

# Ж У Р Н А Л

## «ГРУЗОВОЕ И ПАССАЖИРСКОЕ АВТОХОЗЯЙСТВО»



### СОДЕРЖАНИЕ №1/2007

**СТРАНИЦА ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА** ..... 2

**АВТОНОВОСТИ: со всех концов света** ..... 3

**ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ**  
**СВЯЗАТЬ ЕВРОПУ И АЗИЮ** ..... 17

**ГРУЗОВЫЕ ПОТОКИ**  
**КАЧЕСТВО ПЕРЕВОЗКИ ПРИНОСИТ**  
**РЕАЛЬНУЮ ЭКОНОМИЮ.** ..... 19

**ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ**  
**КТО ВЫТЕСНЯЕТ МЕЛКИХ**  
**ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ?** ..... 22

**ДВИЖЕНИЕ БЕЗ ОПАСНОСТИ**  
**КАКОЙ РЕЗУЛЬТАТ ДАЕТ**  
**«АМБИЦИОЗНАЯ ПРОГРАММА»?** ..... 24

**ФИНАНСЫ. БУХУЧЕТ**  
**УЧЕТ ЗАТРАТ – В АВТОШКОЛЕ И**  
**НА АВТОПРЕДПРИЯТИИ.** ..... 32

**АВТОПАРК**  
**НОРМАТИВЫ ВЫБРОСА**  
**ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ** ..... 36  
**АККУМУЛЯТОР БЕЗ ПРОБЛЕМ** ..... 40

**ДИАГНОСТИКА. ОБСЛУЖИВАНИЕ. РЕМОНТ**  
**ОЦЕНКА ПРОТИВОБУКСОВЫХ**  
**СИСТЕМ** ..... 46  
**БЕЗ ЧЕГО НЕ ОБОЙТИСЬ ПРИ РЕМОНТЕ.** ..... 51

**ЮРИДИЧЕСКИЙ ПРАКТИКУМ**  
**«ЦВЕТОМУЗЫКА» НА ДОРОГАХ** ..... 72

**МИНУТА ОТДЫХА** ..... 78

**ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ**  
**ПРАВОВАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ**  
**АВТОТРАНСПОРТНИКА**  
**НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ** ..... 1-32

**Журнал  
«Грузовое и пассажирское  
автохозяйство» №1/2007**

Журнал зарегистрирован  
Министерством  
Российской Федерации  
по делам печати,  
телерадиовещания  
и средств массовых  
коммуникаций.  
Свидетельство  
о регистрации  
ПИ № 77-14213  
от 20 декабря 2002 г.  
Лицензия на  
издательскую деятельность  
№ 02845 от 18.09.2000 г.

Шеф-редактор –  
президент Академии транспорта,  
энергетики и связи  
академик  
**К.А. МОСКАЛЕНКО**

Главный редактор  
**В.М. КУРГАНОВ**,  
доктор технических наук

Редакционный совет  
**В.А. ГУДКОВ**,  
заслуженный работник высшей  
школы РФ, д.т.н., профессор,  
зав. кафедрой «Автомобильные  
перевозки» Волгоградского  
государственного технического  
университета  
**М.И. ЛЕЩЕНКО**,  
д.т.н., профессор, ректор  
Международной академии  
инноваций и инвестиций  
**Л.Б. МИРОТИН**,  
заслуженный деятель науки и  
техники РФ, д.т.н., профессор,  
заведующий кафедрой Московского  
автомобильно-дорожного института,  
председатель Координационного  
совета по логистике, действительный  
член Академии транспорта России  
**Ю.Н. НЕЖЕМЛИН**,  
начальник Управления  
автодорожного надзора  
Федеральной службы по надзору  
в сфере транспорта  
**Н.П. ПАШИН**,  
д.э.н., профессор, директор ФГУ  
«Всероссийский центр охраны труда»  
**М.П. ЧОЧУА**,  
кандидат экономических наук,  
генеральный директор  
ГУП «Главмосавтотранс»

Компьютерная верстка и дизайн  
**С. В. ЛЕБЕДИН**  
Корректор  
**А. Б. ФИРСОВА**

Журнал на 1-е полугодие 2007 г.  
распространяется через каталоги:  
ОАО «Агентство «Роспечать»,  
«Почта России»

© НП Издательский Дом  
«ПАНОРАМА»  
Наш адрес в интернете:  
[www.gpa.panor.ru](http://www.gpa.panor.ru)

«Горячая линия»:  
(095) 131-73-95  
с 9 до 17 часов

«Грузовое и пассажирское  
автохозяйство»  
101031, Москва, а/я 49

Подписано в печать 25.12.06  
Формат 60х88/8. Бумага офсетная.  
Печ.л. 14. Печать офсетная.  
Заказ №  
Отпечатано в



## Дорогие читатели!

О результатах работы автомоби-  
ля можно говорить только тогда,  
когда обеспечена его техническая  
исправность и он выпущен на ли-  
нию. Готовность парка к эксплуата-  
ции – итог функционирования служ-  
бы главного инженера, начиная от  
слесаря-ремонтника и заканчивая  
контрольным механиком.

Очень важны квалификация и  
опыт ремонтно-обслуживающего  
персонала, но не менее весомо и  
другое обстоятельство: чем воору-  
жены люди, с каким инструментом  
работают, какое оборудование ис-  
пользуют. Предложений заводов-из-  
готовителей множество, но как ра-  
зобраться в этом обилии? Что выб-  
рать? Какое оборудование действи-  
тельно необходимо предприятию?

Пользуясь опубликованным в  
настоящем номере журнала перече-  
нем технологического оборудова-  
ния, руководитель автопарка смо-

жет определить, чем пополнить  
свою производственно-техничес-  
кую базу. Особенно полезен этот  
перечень тем предприятиям, кото-  
рые обслуживают и ремонтируют не  
только числящиеся у них на балансе  
автотранспортные средства, но и  
оказывают сервисные услуги сто-  
ронним заказчикам. Соответствие  
этому перечню намного облегчит  
сертификацию данных услуг.

Надеемся, читатели обратят вни-  
мание на подборку материалов по  
обеспечению безопасности дорож-  
ного движения. На протяжении дли-  
тельного времени у нас в стране ре-  
альные меры заменяются разгово-  
рами о том, как важно снизить уро-  
вень смертности на дорогах. В то же  
время западноевропейские страны,  
такие, как Германия и Франция, не  
боясь «непопулярных» мер, ужесто-  
чают ответственность за нарушение  
Правил дорожного движения. Чего  
стоит предложение об увеличении  
штрафа за несоблюдение скорост-  
ного режима на немецких автобанах  
до 2000 евро! И это при том, что по-  
казатели в этих, да и в других странах  
Европейского Союза, в несколько  
раз лучше, чем в России.

Какие меры надо принять руко-  
водству транспортной отрасли, ор-  
ганам ГИБДД, законодательным  
органам в нашем государстве, что-  
бы защитить участников дорожного  
движения от их смертоносного  
«правового нигилизма»? Об этом –  
в материале под рубрикой «Движе-  
ние без опасности».

Всего вам доброго!

От редакционного  
совета журнала  
«Грузовое и пассажирское  
автохозяйство»  
**В. КУРГАНОВ**

### ОТ РЕДАКЦИИ.

#### Уважаемые читатели!

**Пишите нам о тех проблемах, которые вызывают затруднения в вашей работе. Мы располагаем различными способами помочь вам необходи-  
мой информацией. Приглашаем читателей делиться своим опытом – ведь  
он может быть интересен и полезен для других.**

Свои письма вы можете присылать почтой по адресу:

119602, Москва, а/я 202, ж-л «Грузовое и пассажирское автохозяйство», Курга-  
нову Валерию Максимовичу либо на адрес электронной почты: [glavred@tvcom.ru](mailto:glavred@tvcom.ru)  
Контактный телефон издательства «Промтрансиздат»: (495) 625-9532

Журнал включен в перечень Высшей аттестационной комиссии Российской Федерации, а также в ре-  
феративный журнал и базы данных ВИНТИ Российской академии наук. Сведения о журнале ежегодно  
публикуются в международной справочной системе по периодическим и продолжающимся изданиям  
«Ulrich's Periodicals Directory».

В журнале публикуется реклама, объявления и другая коммерческая информация. Прайс-лист  
высылается заказчику по требованию. За содержание публикуемой рекламы редакция ответственности не  
несет. Справки по тел. (495) 625-9532.

## KIA Rio 2 сертифицировали



Компания «ИжАвто» получила сертификат «Одобрение типа транспортного средства» на автомобиль KIA Rio 2 (JB). Сертификат выдан российским органом по сертификации «САТР-Фонд» сроком на 6 месяцев. «Одобрение ти-

па...» – один из основных документов, дающий предприятию право на производство и реализацию автомобиля.

Как отметил и.о. главного конструктора «ИжАвто» Виктор Таламанов, через полгода завод продлит одобрение типа транспортного средства после полигонных испытаний автомобиля KIA Rio и «ИжАвто» уже получит сертификат сроком на 1 год.

«Одобрение типа транспортного средства сроком» на 3 года будет получено, когда на Ижевском автозаводе откроется полномасштабное производство автомобилей KIA Rio.

В 2007 году «ИжАвто» планирует собрать более 7 тыс автомобилей Kia Rio. В течение 18 месяцев KIA Rio будет производиться по DKD-схеме (методом крупноузловой сборки). Сейчас «ИжАвто» ведет работы по созданию такого цеха.

Сейчас «ИжАвто» уже собирает автомобиль модели Kia Spectra, продолжает производство автомобилей «Лада-21043» и грузовых фургонов «Иж». Кроме того, «ИжАвто» планирует с первого квартала 2007 г освоить производство внедорожника Kia Sorento.

## «Великую стену» будут строить в Елабуге

13 ноября китайская компания Great Wall и правительство Татарстана достигли договоренности о создании в Свободной экономической зоне (ОЭЗ) «Елабуга» совместного предприятия по выпуску 50 тысяч легковых автомобилей в год. Как заявил министр торговли и внешнеэкономического сотрудничества Татарстана Хафиз Салихов, первоначальный проект изменился принципиально: если ранее предполагалось, что завод создаст дочерняя компания Great Wall, то теперь эти функции возьмет совместное китайско-российское предприятие. Китайской стороне, по словам министра, в нем будет принадлежать 75 проц акций, остальное – Министерству земельных и имущественных отношений Татарстана. Объем инвестиций составит 100 млн долларов.

Как отметил Салихов, «Вслед за «Великой стеной» в ОЭЗ «Елабуга» могут прийти еще 3-4 компаний Китая – производителей автокомплектующих», – подчеркнул глава ведомства.

Китайская компания станет вторым автопроизводителем в Елабуге, одной из шести ОЭЗ в России. Первым резидентом здесь стала «Северсталь-авто», организующая выпуск 75 тысяч машин в год.

## Соглашение о промсборке Chevrolet Lacetti



4 декабря GM Daewoo Auto and Technology и калининградский завод «Автотор» подписали соглашение о промышленной сборке автомобилей Chevrolet Lacetti. Выпуск машин запланирован на начало 2008 года. Планируемый объем производства составит 15000 Chevrolet Lacetti в год.

«Автотор» уже собирает Chevrolet Aveo, Lacetti, Epica и Rezzo методом крупноузловой сборки (SKD).

Chevrolet Lacetti поставляется на российский рынок с тремя типами кузова, из которых промышленным способом будут производиться хэтчбек и седан.

За первые десять месяцев 2006 года General Motors продала в России более 100 тыс автомобилей, из которых больше 88 тыс пришлось на долю марки Chevrolet, 15 проц из них Lacetti.



## Chevrolet Lanos из Нижнего Новгорода

Нижегородская компания «Объединенные транспортные технологии» (учреждена украинской автокорпорацией «Богдан» и Запорожским автозаводом) планирует до 2010 года организовать в г. Бор Нижегородской области производство мощностью 25 тыс легковых автомобилей Chevrolet Lanos, 25 тыс грузовых машин, а также 6 тыс автобусов в год. По словам главы администрации Борского района Александра Киселева, объем инвестиций составит около 9 млрд руб. Дая строительства производства «Объединенные транспортные технологии» по итогам конкурса приобрели в Борском районе земельный участок площадью 500 тыс кв м за 30,05 млн руб.

Украинская корпорация «Богдан» в январе-октябре 2006 года увеличила выпуск легковых автомобилей на 41,47 проц до 34 тыс 376 шт по сравнению с аналогичным периодом 2005 г, по данным корпорации. В частности, выпущено автомобилей ВАЗ 27043 машин, Kia – 3808, Hyundai – 3525 автомобилей.

В состав корпорации входят 20 компаний, среди которых: Луцкий автомобильный завод, «Черкасский автобус», «Киа Моторс Украина» и другие.

## Камазы в Китай продвигаются с трудом

Камский автозавод ведет переговоры о возможности налаживания сборочного производства в Китае, однако намерен подходить к этому вопросу с предельной осторожностью – с учетом того, что неоднократно имел в КНР негативный опыт, заявил генеральный директор «КАМАЗа» Сергей Когогин в Ханое в ходе визита во Вьетнам.

В Китае, сообщил он, компания закупает достаточно большой объем комплектующих, и ведутся переговоры по сборочному производству автомобилей в провинции Далянь.

С.Когогин отметил в то же время, что «это больше инициатива китайской стороны». «Вопрос о том, будет ли у нас сборочное производство в Китае, больше, наверное, зависит от нас. Там есть большие риски. Пока опыт работы «КАМАЗа» в Китае негативен. У нас было три совместных предприятия. Все три мы закрыли, причем выходили из бизнеса с большим трудом и большими потерями», – сказал С.Когогин. По его словам, в Китае «КАМАЗ» стремится как можно больше работать с поставщиками автокомпонентов, поскольку проводимая китайским правительством политика свободного юаня дает огромный выигрыш по цене.

В Восточной Азии для «КАМАЗа», сказал его гендиректор, базовой страной является Вьетнам. В CPB у «КАМАЗа» есть совместный с вьетнамскими партнерами сборочный завод, на котором ежегодно собирается около 700 автомобилей. Кроме того, «КАМАЗ» поставляет во Вьетнам до 1 тыс автомобилей.

## Группа ГАЗ ударит автопробегом



«Группа ГАЗ» отправила в Россию для пробной эксплуатации первую партию легких коммерческих автомобилей Maxus. Одновременно с пробной эксплуатацией будет происходить подготовка сервисной и сбытовой сети. Продажи Maxus в России планируется начать в 2007 году, а в 2008 году Горьковский автозавод намерен приступить к сборке автомашин семейства Maxus и выпустить 3 тыс автомобилей.

Автомобили Maxus производятся на автомобильном заводе LDV (Великобритания, г. Бирмингем), который летом этого года был приобретен «Группой ГАЗ». Новые владельцы планируют собирать 10-15 тысяч машин в год.

Основной продукт LDV – легкий грузовик Maxus, который был признан «лучший коммерческим автомобилем Европы 2005 года». В Великобритании его покупают службы Королевской почты, полиции и армии. Грузоподъемность автомобилей семейства Maxus составляет 1074-1616 кг, полная масса – 2,8 /3,2 /3,5 т, силовая установка – 95 л.с. и 120 л.с. (дизели). Автомобили данного семейства оснащены передним приводом, несущим кузовом. Семейство представлено фургоном, комби и автобусом (14+1 место).

## Торговать ВАЗами станет новая структура

Совет директоров АвтоВАЗа принял решение передать торгово-закупочные функции ООО «Автомобильная торговая компания «АвтоВАЗ». Такое решение принято в рамках мероприятий по разделению функций управления, производства, снабжения и сбыта автозавода.

ООО «Автомобильная торговая компания «АВТОВАЗ» является на 100% дочерней компанией ОАО «АВТОВАЗ» с головным офисом в Москве и двумя филиалами в Тольятти.

Данное решение предполагает сохранение целостности производственно-хозяйственной деятельности предприятия, с передачей торговой компании производственных и непроизводственных активов, относящихся к выполнению закупочно-сбытовых функций.

## УзДЭУавто идет вперед

Производство легковых автомобилей на «УзДЭУавто» (Асака, Андижанская область) в январе-сентябре 2006 года увеличилось на 32,6% по сравнению с аналогичным периодом 2005 года и составило 101010 единиц, сообщает госкомитет республики по статистике.

Производство автомобилей на предприятии в 2005 году выросло на 44,2% по сравнению с 2004 годом до 101010 машин, экспорт вырос на 48,9% до 53092, отгрузки на внутренний рынок увеличились на 32,4% до 46127 автомобиля.

«УзДЭУавто» создано на паритетных началах узбекской ассоциацией предприятий автомобилестроения «Узавтопром» и южно-корейской компанией Daewoo Motor. В 1996 году СП ввело в строй автомобильный завод стоимостью 650 млн долл. В мае прошлого года «Узавтопром» приобрел долю Daewoo Motor в «УзДЭУавто» за 110 млн долл. В середине октября «УзДЭУавто» пролонгировало до 2010 года договор с американской General Motors на поставку комплектующих.

## Новосибирск обзаведется «Северным объездом»

Объем инвестиций в строительство и реконструкцию дорог в Новосибирской области в 2007 году увеличится в два раза до 8-9 млрд руб, заявил губернатор Виктор Толоконский на церемонии открытия 9-го пускового комплекса Северного объезда.

По его словам, в нынешнем году объем средств, освоенных на строительстве и реконструкции дорог, превысит 4,5 млрд руб. В частности, свыше 3 млрд руб будет выделено из федерального бюджета на строительство автодорожной трассы «Северный объезд» в Новосибирской области. По оценке губернатора, в 2006 году дополнительно к уже освоенным средствам – более 960 млн руб – из федерального бюджета будет выделено еще 300 млн руб. А в 2007 году объем финансирования строительства трассы превысит 1,8 млрд руб. Предполагается, что в 2008 году Северный объезд вступит в строй.

Пусковой комплекс № 9 входит в состав первой очереди строительства автомобильной дороги Омск-Новосибирск, проект которой утвержден распоряжением Министерства транспорта России.



## Сименс идет в Россию



Немецкая компания Siemens AG приобрела 51% акций российского производителя автомобильных компонентов калужского

НПП «Автэл» (СП ОАО «Автоэлектроника и НПП «Элкар»). Об этом заявил 31 октября на пресс-конференции вице-президент группы Siemens FDO Automotive Райнхард Пинцер.

«Автэл» разрабатывает и производит автомобильные компоненты, такие как системы управления двигателем, включающие электронные контроллеры, датчики и топливную аппаратуру. В 2005 году объем продаж компании составил 35 млн евро, по итогам 2006 года объем продаж планируется в размере 50 млн евро.

Владельцем 51% акций станет автомобильное подразделение Siemens AG – Siemens FDO Automotive.

НПП «Автэл» после вхождения Siemens в ее уставный капитал будет работать под названием «ООО НПП Автэл – совместное предприятие Сименс ФДО, ООО НПП ЭЛКАР и ОАО Автоэлектроника».

Компания Siemens имеет в России завод в городе Чистополь по производству комбинации автоприборов, а также инженерный центр в Москве по разработке электронных систем управления двигателем.

## Башкирия предложила Турции сборку грузовиков

Башкирия предложила Турции организовать на базе ишимбайского ОАО МК «Витязь» предприятие по сборке грузовиков турецкой компании BMC. Переговоры состоялись в начале ноября в рамках Дней промышленности Башкирии в Стамбуле, в которых участвовала официальная делегация республики во главе с премьер-министром Рафаэлем Байдавлетовым.

В третьем по величине городе Турции – Измире башкирская делегация посетила завод компании BMC. Некогда он был филиалом концерна British Motor Corporation, а сегодня является крупнейшим в Турции производителем грузовых автомобилей, микроавтобусов и пассажирских автобусов.

По информации правительственных кругов Башкирии, представители Турции и российской республики уже провели технико-экономическое обоснование производства и приступили к обсуждению конкретных шагов по запуску проекта.

## **Страховать не машину, а водителя**

1 ноября Госдума внесла во втором чтении поправки в закон об обязательном страховании автогражданской ответственности (ОСАГО), уравнивающие в правах всех автовладельцев.

Теперь страховые компании, согласно проекту закона, будут обязаны учитывать при заключении договоров ОСАГО как повышающий коэффициент в случае, если автовладелец допускал аварии, так и коэффициент понижающий при «аварийной» езде.

По существующему порядку, когда страховалась машина, а не водитель, возможно продать старый автомобиль и купить новый, но при заключении нового договора ОСАГО право на понижающий коэффициент теряется. Кроме того, сейчас предусматриваются скидки при страховании только по отношению к тем автомобилям, которые в течение 10 лет не попадали в аварию. Такой подход фиксирует только историю автомобиля, оставляя за скобками профессиональное мастерство и умение водителя. Новый проект закона снимает эти противоречия, коэффициенты ОСАГО теперь будут применяться на протяжении всей страховой истории автовладельца, а не автомобиля.

В то же время сохраняется действующий порядок страхования в тех случаях, когда автомобилем пользуются разные лица. Например, несколько водителей работают на автомобиле юридического лица. Тогда в договоре это юридическое лицо и фигурирует в качестве страхователя.

При принятии законопроекта в третьем чтении, он должен будет вступить в силу через 90 дней после его официального опубликования.

## **Солярка из рапса**

В октябре в Алтайском крае утвержден проект производства биотоплива из рапса. В рамках обоснования краевой целевой программы «Рапс-биодизель» в 2007 году на Алтае рапсом для производства масла планируется засеять 10 тыс га. Производство биотоплива из рапсового масла будет вестись по немецкой технологии.

«Выращивание рапса и производство из него масла для продажи – это только первый этап, цель которого отработать технологию выращивания этой культуры в крае. Основной же задачей является организация производства биотоплива и перевод на него сельхозтехники», – сказал Щетинин.

Хозяйствам края выгодно организовать полный цикл производства биотоплива, считают разработчики программы. Одно или несколько хозяйств, выделив определенную посевную площадь под рапс, могут самостоятельно обеспечивать себя топливом, а оставшийся после отжима материал применять в животноводстве.

## **Осталось заасфальтировать 300 км**



Более 120 км, или свыше трети автодороги Лидога-Ванино в Хабаровском крае уже имеет асфальтобетонное покрытие, а проезд по всей трассе протяженностью 329 км

обеспечен. Об этом заявил 23 октября губернатор Хабаровского края Виктор Ишаев, особо подчеркнув, что в течение последних 10 лет край «настойчиво наращивает сеть автомобильных дорог. Построено свыше 1700 км дорог – больше, чем за все годы советской власти».

Дорогу Лидога – Ванино край строит на условиях равного финансирования совместно с федеральным центром. В этом году на строительство выделено по 100 млн руб из краевого и федерального бюджета, в 2007 году ожидается увеличение ассигнований втрое.

Дорога Лидога-Ванино не только открыла путь товарным потокам в порты Ванино и Советская Гавань. Она стала логичным продолжением федеральной автомагистрали Чита-Хабаровск, составным звеном евроазиатского транспортного коридора Москва-Чита-Хабаровск-Сахалин-остров Хоккайдо.

«Реализация курса на опережающее комплексное развитие инфраструктуры, и, прежде всего – транспортной, обеспечивает экономическую привлекательность края, позволяет выйти на решение общероссийских задач по развитию востока России, способствует успешной интеграции России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона», – заявил Ишаев.

## **Верховный суд увеличивает штрафы**

Любой выезд на дорогу с двухсторонним движением, где есть четыре и более полосы, является «встречкой». Как постановил Верховный Суд, разворот на дороге с пересечением белой полосы, проезд под «кирпич», обгон в запрещенном месте, выезд со двора налево (где это не разрешено) отныне будет квалифицироваться как выезд на полосу встречного движения. Это значит, что наказания водителя за подобные нарушения будут намного строже. Если эти нарушения раньше квалифицировались как нарушения знаков разметки и штраф был не более 100 рублей, то теперь аналогичный случай считается выездом на встречную полосу и наказывается штрафом до 500 рублей и лишением прав на срок до 4 месяцев.



# ДОРКОМЭКСПО. ДОРОЖНО-МОСТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО-2007



## IX МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

### 12 - 15 МАРТА 2007 Г.

Г. МОСКВА, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО», ПАВ. 2, ЗАЛЫ 6, 11, ОТКРЫТАЯ ПЛОЩАДКА

ТЕЛ. /ФАКС (495)580-3028 (МНОГОКАНАЛЬНЫЙ)

[WWW.DORKOMEXPO.RU](http://WWW.DORKOMEXPO.RU)

#### Организаторы:

- Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)
- РАДОР, Российская ассоциация территориальных органов управления автомобильными дорогами
- ООО «Выставочно-маркетинговый центр»

#### Официальная поддержка:

- Полномочный представитель Президента РФ в Центральном федеральном округе Г.С. Полтавченко
- Спецстрой России

Под патронатом Торгово-промышленной палаты Российской Федерации

#### ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ

- **Материалы, конструкции, технологии и оборудование** для строительства, реконструкции и ремонта автодорог и искусственных сооружений на них
- **Асфальтобетонные заводы и установки**
- **Проектирование** автодорог и искусственных сооружений на них
- **Оборудование для дорожного мониторинга**
- **Технические средства организации дорожного движения:** светофорные объекты, дорожные знаки, барьерные ограждения, информационные щиты, материалы и оборудование для разметки дорог
- **Дорожно-эксплуатационные комплексы**

- **Обеспечение экологической безопасности и охрана труда в дорожно-мостовом хозяйстве:** оборудование для предотвращения и ликвидации техногенных аварий, экологического контроля, спецодежда, спецобувь, спецснаряжение
- **Инвестиции. Лизинг и страхование объектов дорожно-мостового хозяйства**
- **Информационные технологии**
- **Дорожная наука. Подготовка кадров**
- **Специальная литература**
- **Специализированные СМИ**

**ПАРАЛЛЕЛЬНО С ВЫСТАВКОЙ «ДОРОЖНО-МОСТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО» ПРОЙДЕТ ВЫСТАВКА  
«ДОРОЖНАЯ И КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА-2007»**

#### НАУЧНО-ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА:

- Конференция «Современные технологии ремонта и содержания автомобильных дорог»
- Семинары, «круглые столы», презентации
- Демонстрация техники в работе

#### РЕЖИМ РАБОТЫ ВЫСТАВКИ:

- Работа выставки 12 - 15 марта 2007 г.
- Монтаж экспозиции – 10 - 11 марта 2007 г.
- Демонтаж экспозиции – 16 марта 2007 г.

## АВТОРИТЕТНОЕ ВЫСТАВОЧНОЕ МЕРОПРИЯТИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

**ДОРКОМЭКСПО. ДОРОЖНО-МОСТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО - 2006:** свыше 200 участников из 51 региона России и 14 стран

**Дирекция:** +7(495)580-3028 (многоканальный)  
**e-mail:** [info@dorkomexpo.ru](mailto:info@dorkomexpo.ru)

**Подробная информация на сайте:**  
[www.dorkomexpo.ru](http://www.dorkomexpo.ru)

#### Информационные спонсоры:

Журналы: «Дороги и мосты», «ЖКХ и строительство» /Доркомстрой



# ДОРКОМЭКСПО. ДОРОЖНАЯ И КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА-2007

**IX МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА**

**12-15 МАРТА 2007 г.**



**В РАМКАХ VIII  
ВСЕРОССИЙСКОГО ФОРУМА**

**«РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА  
«ДОСТУПНОЕ И КОМФОРТНОЕ ЖИЛЬЕ –  
ГРАЖДАНАМ РОССИИ»**

**Г. МОСКВА, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО», ПАВ. 2, ЗАЛЫ 6, 11; ОТКРЫТАЯ ПЛОЩАДКА**

**ТЕЛ. /ФАКС (495)580-3028 (МНОГОКАНАЛЬНЫЙ)**

**WWW.DORKOMEXPO.RU**

## Организаторы:

- Федеральное агентство по строительству и ЖКХ (Росстрой)
- МВЦ «Крокус Экспо»
- ООО «Выставочно-маркетинговый центр»

## Официальная поддержка:

- Полномочный представитель Президента РФ в ЦФО Г.С. Полтавченко
- Спецстрой России

## Под патронатом:

- Торгово-промышленной палаты РФ
- 7 отраслевых ассоциаций и союзов

## ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ

- **Техника и оборудование для реконструкции и ремонта автодорог и искусственных сооружений на них:** АБЗ, асфальто-, бетоноукладчики, битумо-, щебнераспределители, фрезы, автогрейдеры, катки, виброплиты, вибротрамбовки, нарезчики швов, машины для ямочного ремонта, машины и оборудование для разметки дорог, демаркировщики
- **Техника для землеройных, погрузо-разгрузочных и транспортных работ:** экскаваторы, бульдозеры, техника для фундаментных работ, погрузчики, автокраны, подъемно-транспортное оборудование.
- **Техника для транспортировки стройматериалов:** цементовозы, битумовозы, мобильные АБЗ, кохеры, автобетоносмесители, автобетононасосы, прицепы, полуприцепы.
- **Коммунальная техника:** специальные шасси, комбинированные дорожные машины и сменное оборудование, вакуумные подметально-уборочные машины, поливомоечные машины, снегоочистители, снегопогрузчики, машины для безреагентного содержания территорий, оборудование для распределения реагентов, тротуароуборочные машины, мусоровозы, бункеровозы, компакторы, передвижные компрессорные станции, электростанции, сварочное оборудование, аварийно-ремонтные машины.

- **Машины и оборудование для строительства и содержания инженерных сетей:** траншеекопатели, тоннелепроходческое оборудование, трубоукладчики, кабелеукладчики, техника для бестраншейной прокладки коммуникаций, каналопромывочные, илососные, каналочистительные машины, оборудование для очистки рек и водоемов, ливневых стоков, колодцев.
- **Оборудование для переработки промышленных и бытовых отходов:** дробилки для строительного мусора, системы переработки вторичного асфальта, рисайклеры
- **Техника и оборудование для ремонта и уборки зданий:** мачтовые платформы для фасадных работ, подъемники, автовышки, техника для уборки зданий, оборудование для ремонта.
- **Машины и оборудование для ухода за зелеными насаждениями.**
- **Средства малой механизации, инструмент.**
- **Запасные части, комплектующие изделия, агрегаты, смазочные материалы, шины.**
- **Городской пассажирский транспорт:** автобусы, электрический транспорт, малотоннажные автомобили, такси
- **Лизинг и страхование техники и оборудования.**

**ПАРАЛЛЕЛЬНО С ВЫСТАВКОЙ «ДОРОЖНАЯ И КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА» ПРОЙДУТ ВЫСТАВКИ  
«ЖКХ И СТРОИТЕЛЬСТВО-2007», «ДОРОЖНО-МОСТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО-2007»**

## НАУЧНО-ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА:

VIII Всероссийский форум «Реализация Национального проекта «Доступное и комфортное жилье – гражданам России»

- семинары, «круглые столы», презентации, демонстрация техники в работе

## РЕЖИМ РАБОТЫ ВЫСТАВКИ:

- Работа выставки 12 - 15 марта 2007 г.
- Монтаж экспозиции – 10 - 11 марта 2007 г.
- Демонтаж экспозиции – 16 марта 2007 г.


## АВТОРИТЕТНОЕ ВЫСТАВОЧНОЕ МЕРОПРИЯТИЕ КОММУНАЛЬНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

**ДОРКОМЭКСПО-2006:** 432 участника из 55 регионов России и 15 стран.

**Дирекция:** +7(495)580-3028 (многоканальный)  
**e-mail:** info@dorkomexpo.ru

**Подробная информация на сайте:**  
[www.dorkomexpo.ru](http://www.dorkomexpo.ru)

## Информационные спонсоры:

 Журналы «ЖКХ и строительство», «Дороги и мосты»/Доркомстрой



## Автофургоны пользуются спросом

Чистая прибыль Шумерлинского комбината автомобильных фургонов (Чувашия) составила в январе-сентябре 2006 года 58538 тыс руб против 1177 тыс руб за такой же период 2005 года, говорится в финансовом отчете компании.

Выручка от продажи товаров, продукции, работ и услуг достигла 605742 тыс руб (129294 тыс в 2005 года), валовая прибыль – 171280 тыс руб (46947 тыс руб), прибыль от продаж – 97643 тыс руб (10628 тыс руб), прибыль до налогообложения – 78285 тыс руб (490 тыс руб).

Кредиторская задолженность на 1 января 2006 года составила 69,743 млн руб (на 1 октября 2006 года – 127,782 млн руб), дебиторская – 75,684 млн руб (151,614 млн руб).

Комбинат проектирует, изготавливает и реализует более 200 видов кузовов-фургонов гражданского и военного назначения: промтоварные, изотермические, вахтовые, ремонтные мастерские, лаборатории, бытовые, медицинские, кузова-контейнеры, предназначенные для установки на все виды автомобильных, прицепных и полуприцепных шасси отечественного и импортного производства.

Основными потребителями продукции являются структуры Минобороны, МВД, МЧС, предприятия военно-промышленного и нефтегазового комплексов, сельского хозяйства и другие.

## Автомобильный коридор вдоль Урала

В ноябре в Ханты-Мансийском автономном округе начала функционировать самая крупная в округе автомобильная развязка.

Транспортная развязка 4-го пускового комплекса автодороги «Сургут-Аэропорт» стоимостью более 2 млрд руб сдана в эксплуатацию почти на год раньше срока. Средства на строительство выделялись в рамках тюменской областной программы «Сотрудничество».

Двухуровневая развязка, площадью около шести гектаров, призвана разгрузить транспортные потоки на автодороге «Нефтеюганск-Сургут». Ее протяженность составляет почти 1 км, пропускная способность – до 40 тыс единиц транспорта в сутки.

В настоящее время завершается строительство автомобильного транспортного коридора вдоль Восточного Урала. Это позволит вовлечь весь горный комплекс Урала в разработку.

## Валовая прибыль идет девятым валом

Чистая прибыль компании «Северсталь-авто» (объединяет Ульяновский автомобильный завод, Заволжский моторный завод и Завод микролитражных автомобилей в Набережных Челнах) по РСБУ составила за 9 месяцев 2006 года 255,389 млн руб. Годом ранее этот показатель составил 359,724 млн руб. Выручка «Северсталь-авто» в январе-сентябре составила 885,733 млн руб против 738,457 млн руб годом ранее, валовая прибыль достигла 798,359 млн руб против 738,457 млн руб годом ранее.

«Северсталь-авто» входит в состав «Северсталь-групп».

## «Атлант-М» за прозрачность



ЗАО «Международный автомобильный холдинг «Атлант-М» планирует в 2007 году провести частное размещение акций и привлечь 80-100 млн долл. По словам финансового директора холдинга Тимофея Марцынкевича, «с точки зрения количества акций – это может быть любое значение в диапазоне от 1 до 25 проц плюс 1 акция, в зависимости от оценки холдинга портфельными инвесторами».

В настоящее время ведутся работы по реструктуризации холдинга, «в целях повышения его прозрачности для западных и российских инвесторов, отчетность по стандартам МСФО может появиться только по результатам второго полугодия 2007 года», – заметил финдиректор.

Международный автомобильный холдинг «Атлант-М» – одна из крупнейших автомобильных компаний в СНГ, специализирующаяся на продаже, гарантийном и сервисном обслуживании автомобилей различных марок, а также на продаже запасных частей. Компания является генеральным импортером VW в Украине. Сегодня холдинг работает на двух рынках СНГ: России и Украине. Холдинг открыл за 12 лет 16 автоцентров. Всего в структуру холдинга входят 32 самостоятельных отделения. Основное направление деятельности отделений – автомобильный бизнес, однако в состав холдинга входят также банк, лизинговая компания, IT-интеграционная компания и компания по автотранспортным перевозкам.

## «Москвич» исчез окончательно



4 декабря ОАО «Москвич» продан с аукциона. Победителем стала управляющая инвестиционная компания «Метрополь», которая предложила за лот из 54 нежилых зданий и сооружений 5,554 млрд руб при стартовой цене в 5,506 млрд руб (шаг аукциона составлял 2 млн руб). Общая площадь объектов, расположенных как на старой площадке АЗЛК (Волгоградский проспект, вл. 32), так и на новой (Волгоградский проспект, вл. 42), составляет 750 тыс кв. метров.

На участие в торгах было подано три заявки. В торгах приняли участие две компании, подавшие заявки и перечислившие задатки в установленные сроки, в соответствии с действующим законодательством РФ и процедурой приема заявок, утвержденной комитетом кредиторов ОАО «Москвич».

До остановки производства «Москвич» был единственным производителем в РФ легковых автомобилей класса D. Проектная мощность автозавода – около 110 тыс машин в год.

Внешнее управление на «Москвиче» было введено в январе 2004 года, 28 февраля 2006 года «Москвич» был признан банкротом. Его основными кредиторами являются Министерство финансов РФ, Федеральная налоговая служба и правительство Москвы. Общая задолженность предприятия перед пулом кредиторов составляет 28 млрд рублей, из них 2 млрд рублей – задолженность перед правительством Москвы. Контрольный пакет акций ОАО «Москвич» (60,36%) принадлежит государству.

Компания «Метрополь» рассчитывает, что покупка имущества завода «Москвич» окупится в течение трех лет, заявил гендиректор компании Михаил Слипенчук. В планах компании – часть территории выделить под строительство офисно-гостиничного комплекса, а другую часть отдать под автосборочное производство, компания уже заявила, что готова рассмотреть любые предложения со стороны правительства Москвы по поводу выделения части земли под расширение автомобильного производства на СП «Автофрамос». По словам Слипенчука, проект потребует 1 миллиард долларов вложений. «Метрополь» рассчитывает на доходность минимум 30% в год.

## В транспортном законодательстве наведут порядок

22 ноября Госдума приняла в первом чтении проект Устава автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта РФ. Документ определяет права, обязанности и ответственность перевозчиков, грузоотправителей, получателей и владельцев, пассажиров и владельцев объектов транспортной инфраструктуры, а также регулирует отношения, возникающие между ними при транспортных перевозках. Также им регулируются отношения в области перевозок грузов, пассажиров, ручной клади и багажа, взимания провозной платы и расчетов за перевозку, ответственности перевозчиков, грузоотправителей, получателей, владельцев и пассажиров. Отдельный раздел посвящен порядку предъявления претензий и исков, условиям и формам представления документов, обосновывающих претензии.

Принятие Устава – «первый шаг в направлении наведения порядка в транспортном законодательстве России», заявил, представляя документ, заместитель министра транспорта РФ Сергей Аристов. По его словам, Устав «соответствует принципам рыночной экономики, будет способствовать развитию конкуренции и повышению качества услуг в области транспорта».

## Деньги на московские дороги

В федеральном бюджете на 2007 год предусмотрены дополнительные средства для московского правительства на дорожное строительство в размере 11 млрд руб.

По словам мэра Москвы Юрия Лужкова, город намерен «увеличивать в разы» дорожное строительство. «Мы готовы работать, у нас есть много планов», – сказал Ю.Лужков, добавив, что по нехватке дорог столица отстала на 5-7 лет. «В последнее время город строил дороги только на свои средства. Магистралей в столице катастрофически не хватает. Теперь, получив от федеральных властей финансирование, город будет восполнять нехватку дорог. В частности, отметил Ю.Лужков, федеральные средства пойдут на строительство метрополитена, а также четвертого транспортного кольца.

Кроме того, город намерен воплотить в жизнь планы по перекрытию сверху железнодорожных путей автомобильными дорогами. По словам Ю.Лужкова, эти планы поддерживает руководство ОАО «РЖД» и считает их вполне перспективными. Планируется, что автомобильные дороги появятся над железнодорожными путями всех девяти вокзалов Москвы.

В 2006 году Москва израсходовала около 80 млрд руб в год на дорожное строительство. При этом 5 лет назад на эти цели расходовалось 40 млрд руб в год.



## Опять Фиаты?



Цена корейского внедорожника стала ниже

21 ноября компания «Северсталь-авто» начала производство внедорожника SsangYong Kyron на мощностях Завода микролитражных автомобилей. Цена базовой модели SsangYong Kyron российской сборки снизилась до 810 тыс руб против 925 тыс руб на импортированные машины.

SsangYong Kyron – вторая модель, производство которой организовано в России в рамках сотрудничества «Северсталь-авто» с SsangYong Motor. Ранее компания освоила производство внедорожника SsangYong Rexton.

SsangYong Kyron российской сборки будут выпускаться в четырех комплектациях. Все они будут оснащены 2-литровым дизельным двигателем мощностью 141 л.с. с системой подключаемого полного привода. Двигатель может агрегатироваться как с механической 5-ступенчатой, так и с автоматической 5-диапазонной коробками передач.

«Северсталь-авто» производит автомобили марки УАЗ, Isuzu и SsangYong, вскоре компания начнет производства автомобилей Fiat.

## Ожидаются российско-китайские автопогрузчики

Строительство российско-китайского предприятия по производству автопогрузчиков начнется в Иркутске в 2007 году. Договор об этом подписан в ноябре Пекине с китайской фирмой «Иглмен», сообщил генеральный директор предприятия «Интерсибкар» Виктор Помыткин.

По его словам, завод рассчитан на выпуск в год 4 тыс автопогрузчиков грузоподъемностью 5 тонн. Раму, ходовую часть, кабину и рабочее оборудование будет поставлять китайская сторона, двигатель – российская.

«Уже готовится технико-экономическое обоснование строительства предприятия и отводится площадка под него, после чего станут ясны объемы инвестирования объекта. Не исключено, что в его возведении будут задействованы китайские специалисты. Запуск завода запланирован на конец 2008 года», – сказал Помыткин.

В настоящее время «Интерсибкар» занимается гарантийным и послегарантийным обслуживанием и ремонтом автопогрузчиков производства Японии и Южной Кореи. «Их стоимость достаточно высока – 45-60 тыс долларов. Совместные же с «Иглменом» погрузчики будут дешевле в 1,5-2 раза и лучше адаптированы к нашим климатическим условиям», – считает генеральный директор предприятия.

## БМП приносят убытки

Чистый убыток Курганского машиностроительного завода составил в январе-сентябре 2006 года 196,958 млн руб против чистой прибыли в 221,408 млн руб в январе-сентябре 2005 года, согласно финансовому отчету компании. Валовая прибыль составила 216,535 млн руб (в январе-сентябре 2005 г. – 594,570 млн руб), прибыль от продаж – 123,052 млн руб (336,169 млн руб), убыток до налогообложения – 205,244 млн руб.

«Курганмашзавод» увеличил в 2005 году отгрузку гражданской продукции по сравнению с 2004 годом на 29,6 проц до 2448,206 млн руб. Чистая прибыль увеличилась в 2 раза до 268,789 млн руб.

В области спецтехники предприятие производит широкий спектр боевых машин пехоты, гражданской – колесной и гусеничной техники, комплексов для очистки и изоляции трубопроводов для предприятий автомобильного, тракторного и нефтяного машиностроения, энергетической и горнодобывающей промышленности, запасные части для железнодорожного транспорта. В составе ОАО Чебоксарский завод промышленных тракторов, Чебоксарский агрегатный завод входит в группу компаний «Промтрактор». Уставный капитал компании составляет 167,797 млн руб. Номинальным держателем 88 проц акций является ЗАО «Депозитарно-клиринговая компания» (Москва).

## Nokian наращивают производство для России



Финская компания Nokian Tyres произвела в январе-сентябре 2006 года на своем заводе во Всеволожск в Ленинградской области 1407,3 тыс шт автомобильных шин.

Этот завод начал работу в июне 2005 года. Проектная мощность – 4 млн шт в год (4 линии по 1 млн шт в год). К реализации проекта по созданию собственного производства Nokian Tyres приступила в мае 2004 году. Первая производственная линия ООО «Нокиан Тайерс» запущена в июне 2005 года, вторая – в конце 2005 года, запуск третьей запланирован на начало 2007 года. В рамках производственного комплекса возводится также склад готовой продукции вместимостью 600 тыс шин и производство резиновых смесей.

Инвестиции Nokian Tyres в создание и развитие производства в России составили в 2004-2005 гг. 78,2 млн евро; в 2004-2007 гг. планируется инвестировать 150 млн евро. В перспективе предполагается доведение мощностей до 8 млн шт в год.

В перспективе предполагается доведение совокупных мощностей Nokian Tyres по выпуску автомобильных шин в России до 8 млн шт в год.

## «Дженерал Моторс» наступает

Правительство Узбекистана и General Motors Daewoo and Technology подписали протокол об углублении сотрудничества в автомобильной промышленности. Документ предусматривает участие GM DAT в акционерном капитале ЗАО «УзДЭУавто», а также реализацию совместных проектов по локализации комплектующих. В частности, строительство завода по производству автомобильных двигателей объемом 800-1000 куб см, сварочно-штамповочный завод, а также сборочное предприятие по производству автомобилей Lacetti.

«Сейчас в Узбекистане работает группа специалистов GM DAT, по результатам их работы в конце года можно будет сказать, какой приблизительно объем инвестиций потребуется для реализации данных проектов», – сообщил источник.

В мае прошлого года АК «Узавтопром» приобрела 50 проц акций южнокорейской Daewoo Motor в «УзДЭУавто» стоимостью около 110 млн долл. В середине октября «УзДЭУавто» пролонгировало до 2010 года договор с американской GM на поставку комплектующих.

В Узбекистане действуют около 70 предприятий по производству комплектующих для ЗАО «УзДЭУавто», в том числе более 10 СП. Уровень локализации производства автозавода к 2009 г планируется довести до 70 проц против 54% в 2006 г.

## Набор для очень умелых ручек



Купив «набор для сборки автомобиля», японские автолюбители смогут попробовать себя в роли водителя, механика и конструктора. Сверяясь с прилагаемой к набору инструкцией, всего за три дня можно собрать воедино все запчасти, поставляемые в упаковке стоимостью 756 000 иен (около 5000 евро). Автомобиль «К-4», являющийся копией болида выпуска тридцатых годов прошлого века, был разработан компанией Mitsuoka Motor, специализирующейся на необычных моделях для коллекционеров.

Собранный автомобиль имеет в длину не более 2,5 метров, его максимальная скорость не превышает 50 км/ч. Автоконструктор выпускается в 5-ти вариантах цвета корпуса. В коммюнике, посвященном выпуску этого автомобиля, компания уточнила, что это настоящее авто, водитель которого должен иметь водительские права и соблюдать все правила дорожного движения.

## Топливо из пшеницы

Группа компаний «Титан» начала строительство в Омской области производства биоэтанола из пшеницы мощностью 110 тыс т в год, говорится в сообщении предприятия. Новый проект реализуется в рамках программы развития производства альтернативного топлива на основе возобновляемых природных источников энергии. Научную базу проектов обеспечивают разработки Российской академии наук.

Продукция предприятия будет поставляться на промышленный комплекс «Экоойл» в Омске для производства этил трет-бутилового эфира (компонент в производстве высокооктановых бензинов) как альтернативы метил-трет-бутилового эфира, используемого российскими нефтеперерабатывающими предприятиями в качестве присадки.

В ходе реализации планов по запуску нового производства группа «Титан», в частности, уже подписала рамочное соглашение с Павлоградским районом Омской области о поставке зерна в 2007 году.

В сентябре 2006 года группа «Титан» запустила в эксплуатацию первое производство биоэтанола – комплекс «Биохим» в Казахстане мощностью 57 тыс т в год, возведенный при поддержке правительства Казахстана. Стоимость проекта составила около 100 млн долл. Продукция поставляется на промышленный комплекс «Экоойл».

Компания проводит согласование строительства мощностей по производству биоэтанола в различных регионах России и ведет переговоры с компаниями «Лукойл» и «Газпромнефть» о покупке ими биоэтанола для нефтеперерабатывающих производств.

## ГАЗ поборется в Аргентине

Группа «ГАЗ» получила приглашение принять участие в тендерах на поставку строительно-дорожной техники, которые пройдут в 2007 году в аргентинской провинции Мендоса. Приглашение поступило по итогам выставки «Транспорт-2006», которая проходила в ноябре в Буэнос-Айресе, где Группа «ГАЗ» представила образцы своей продукции.

Во время выставки российские производители автомобильной техники провели переговоры с представителями официальных и деловых кругов Аргентины. Последние отметили, что их страна в данный момент преодолевает последствия серьезного экономического кризиса и испытывает большую потребность в обновлении парка строительно-дорожной техники, а также в грузовых автомобилях и автобусах. Особый интерес аргентинских предпринимателей вызвали российские грейдеры и экскаваторы.

В пресс-службе Группы «ГАЗ» также отметили, что в Буэнос-Айресе обсуждались и вопросы по организации в Аргентине филиала торгового дома «СтройДорМаш» Группы «ГАЗ», а так же сборочного производства российской строительной дорожной техники.



## Автомобиль Бонда появится в России



Компания AG Marine, которая занимается продажей и сервисом элитных яхт, с 2007 года начнет продажу в России автомобилей Aston Martin.

До сих пор это был единственный глобальный автомобильный luxury-бренд, не представленный на российском авторынке. Соответствующие документы с британским подразделением концерна Ford подписаны 20 сентября, а недавно учреждена компания-импортер «Астон Мартин Москва», которая в марте 2007 года арендует в центре Москвы помещение под автосалон. Параллельно импортер начнет строить собственный шоу-рум, который будет открыт в 2008-2009 гг. По словам одного из владельцев AG Marine Андрея Ломакина, первые Aston Martin клиенты получают в мае, а всего в 2007 году планируется продать 27 машин. Впрочем, компания может увеличить квоту для российского рынка до 40-50 машин вслед за ростом спроса. В Россию будут поставляться модели V8 Vantage (от 145 тыс евро), DB 9 (от 205 тыс евро) и Vanquish (от 345 тыс евро).

## Toyota Camry – автомобиль года в США

Toyota Camry стала автомобилем 2007 года в Северной Америке по версии американского журнала Motor Trend. Награда присуждена всем вариантам Toyota Camry, включая автомобиль с гибридным мотором. В списке претендентов на это звание было 26 моделей, поступивших в продажу после первого января 2006 года, в том числе Chrysler Sebring, Saturn Aura, Nissan Altima, Kia Rondo, Honda Fit, Mercedes-Benz S Class, Volvo C70 T5 и Volkswagen Rabbit.



Ранее Camry ни разу не побеждала в конкурсе под эгидой Motor Trend. В 2006 году эта модель стала лидером продаж в США – в январе-октябре продано 350481 автомобиль. В прошлом году победителем конкурса стала Honda Civic.

В конкурсе «Внедорожник года» победителем назван Mercedes GL 450.

## Лучшие японские автомобили

В Японии подведены итоги автомобильного года. В этой стране проводятся два параллельных конкурса на звание лучшей машины. Один из них в 1980 учрежден Японским исполнительным комитетом (Japan Executive Committee), объединяющим аналитиков отрасли и представителей автомобильных журналов. Другой – Японской конференцией автожурналистов и специалистов (Automotive Researchers & Journalists Conference of Japan – RJC).

По версии Исполнительного комитета, лучшим японским автомобилем года признан Lexus LS460. По мнению жюри, награда присуждена LS460, одному из самых лучших автомобилей в мире, за высочайшее качество изготовления и особо комфортабельные условия вождения.

В этом конкурсе участвуют модели, поступившие на японский рынок между ноябрем прошлого и октябрем нынешнего года.

Лучшим иностранным автомобилем назван Citroen C6.

По версии RJC титул «Автомобиль 2007 года» получил крошечный хэтчбек Mitsubishi i, продажи которого начались в январе и до конца октября достигли 32 тыс единиц. Жюри из 62 экспертов отметили малютку за стильный и яркий дизайн, комфортабельность, высокий уровень управляемости, оригинальный внешний вид и безопасность вождения. Автомобиль компании Mitsubishi впервые стал победителем конкурса RJC. Мини-автомобили также не побеждали в нем с 1993 года, когда это звание получил Wagon R компании Suzuki.

В конкурсе участвовали 25 машин, поступивших на японский рынок между ноябрем прошлого и октябрем нынешнего года.

Лучшим иностранным автомобилем стал Mercedes Benz E320 CDI.

## Китай рвется в Европу

Китай начинает крупнейший выход на рынок Евросоюза с автомобилями собственной разработки. Китайская компания Brilliance Auto с помощью своего партнера – германского концерна BMW – намерена в ближайшие пять лет реализовать в Европе 160 тыс машин марки «Чжунхуа».

Официально стоимость автомобилей, которые пойдут на экспорт, пока неизвестна. Однако источники в Brilliance Auto сообщили, что в страны ЕС будут поставляться машины, отвечающие всем европейским стандартам, по цене от 16 тыс до 23 тыс евро.

За первые семь месяцев 2006 года Китай поставил за рубеж 173 тыс машин, при этом основными рынками сбыта являются государства Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока и Африки.

## **«Русские машины» займутся экстерьером**

18 ноября компании «Русские машины», Группа ГАЗ и канадская Magna Int подписали меморандум о стратегическом партнерстве в организации производства, сборки и логистики автомобильных узлов и компонентов.

Как заявил на церемонии подписания генеральный директор «Русских машин» Петр Золотарев, компании создадут СП по производству пластмассовых деталей и модулей интерьера и экстерьера, а также СП по металлоформовке, включающее в себя производства штампованных изделий, сборку кузовных узлов и деталей.

В свою очередь, «Русские машины» учредили компанию ООО «РМ Системс», которая выступит партнером Magna в создании этих СП и будет целиком заниматься производством автомобильных компонентов.

Строительство СП по производству пластмассовых деталей планируется начать в ближайшее время в Нижнем Новгороде на площадях Горьковского автозавода. Новое предприятие будет выпускать продукцию как для Группы ГАЗ, так и для других заказчиков. Первоочередной задачей нового завода станет обеспечение производства узлов для моделей на базе Chrysler Sebring/Dodge Stratus, которое будет освоено на ГАЗе.

СП по металлоформовке будет создано на базе существующего в Нижнем Новгороде штампового производства ГАЗа. Проект предусматривает модернизацию предприятия. Как в случае с пластиковым производством, первоочередной задачей завода станет обеспечение производства узлов для моделей на базе Chrysler Sebring/Dodge Stratus.

Объем инвестиций в эти проекты составляет около 300 млн долл.

Гендиректор «Русских машин» также отметил, что подписание соглашения с Magna «дает толчок в истории развития российской автомобильной промышленности, когда следом за мировыми автопроизводителями в Россию приходят мировые производители автокомпонентов».

## **Больше шин, хороших и разных**

Кировский шинный комплекс «Амтел-Поволжье» увеличил в январе-октябре 2006 года выпуск автомобильных шин на 6,6 проц до 5817,8 тыс шт по сравнению с тем же периодом предыдущего года. В том числе шин для легковых автомобилей выпущено 4282,1 тыс шт, для легко-грузовых автомобилей – 1117 тыс шт, для грузовых автомобилей – 345,6 тыс шт, для сельхозтехники – 20 тыс шт, мотоциклов – 53,1 тыс шт.

## **ТагАЗ пошел в гору**

Таганрогский автомобильный завод в январе-октябре 2006 года увеличил выпуск легковых автомобилей по сравнению с тем же периодом 2005 года на 2,4 проц до 36594. В октябре завод произвел 5689 легковых автомобилей, что превышает показатель октября 2005 года – в 4,9 раза, а сентября 2006 года – на 59,3 проц.

ТагАЗ образован в феврале 1997 года. С мая 2001 года на предприятии по лицензии южнокорейской компанией Hyundai производятся седаны Hyundai Accent. С апреля 2004 года ТагАЗ производит седаны бизнес-класса Hyundai Sonata. В июне 2005 года завод начал сборку малотоннажного грузовика Hyundai Porter. Технологическое оснащение и производственные мощности предприятия позволяют производить одновременно до 6 различных моделей автомобилей общим объемом до 120 тыс единиц в год.

## **Горные автотрассы дороже**

Уже через четыре года россиянам станет легче добираться на собственном автотранспорте до курортов Черного моря. Правительственная комиссия по инвестиционным проектам поддержала два ключевых автотранспортных проекта.

Решено направить 167 млн рублей из Инвестиционного фонда на создание на платной основе автомобильной трассы М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участках от 21 до 117 км и от 330 до 464 км. В общей сложности на строительство магистрали, которое будет проходить в два этапа с 2007 по 2008 год и с 2008 по 2010, предполагается направить 19 млрд 832 млн рублей.

По подсчетам экспертов, владельцам легковых машин придется платить за проезд по новой дороге от 60 копеек до 1,2 рубля за километр пути. Грузовым машинам – до трех рублей. Скорость движения будет достигать 120 км в час.

Такая же скорость будет и на другой платной трассе Краснодар-Абинск-Кабардинка. Эта дорога будет построена вместо ныне действующей магистрали А-146, которая была сооружена 80 лет назад. На прокладку новой трассы, которая пройдет через семь тоннелей и 76 мостов и тепловодов, будет израсходовано 117,5 млрд рублей. Причем из Инвестфонда на эти цели пойдет всего лишь 1,58 млрд рублей.

За проезд по равнинной части водителям придется заплатить 1 рубль за километр, а по горной – 3 рубля за километр.



## Больше всего «мигалок» будет в МВД и ФСБ

1 декабря Правительство РФ утвердило перечень государственных органов, на транспортные средства которых устанавливаются устройства для подачи специальных световых и звуковых.

Согласно документу, ездить с «мигалками» на служебных машинах, не имеющих цветографической раскраски, смогут главы субъектов РФ, всех федеральных министерств, аппарата правительства и многих других госслужб.

Больше всего спецсигналов выделено ФСБ – 230 штук, на втором и третьем месте МВД и Федеральная служба охраны, которым досталось 173 и 150 мигалок, соответственно. Далее с большим отрывом следуют Государственная фельдъегерская служба (70) и Генпрокуратура (65).

МЧС России досталось пять комплектов спецсигналов, депутатам Госдумы – 12, а их коллегам из Совета Федерации вдвое меньше – только шесть. Минобороны выделено 20 мигалок, Федеральной службе по контролю за незаконным оборотом наркотиков – 8, а МИД – только пять. Почти все остальные министерства и ведомства будут иметь по одной мигалке. 87 спецсигналов отдано субъектам федерации.

В документе определено, что указанные ведомства могут устанавливать на принадлежащий им транспорт «проблесковые маячки синего цвета и устройства для подачи звуковых сигналов». Контроль за исполнением положения возложен на МВД России, которому предписано «разработать и утвердить порядок выдачи разрешений на установку спецсигналов». По официальным данным, теперь число «мигалок» на машинах госслужащих сократится почти вдвое по сравнению с 2002 годом, когда в чиновничьем автопарке официально числилось 1800 комплектов спецсигналов.

Кроме того, МВД поручено до 1 февраля 2007 года провести перерегистрацию транспортных средств, на которых были установлены специальные регистрационные знаки. Таким образом, менее чем через два месяца на российских дорогах не останется машин с «флаговыми номерами», водители которых, пользуясь своим привилегированным положением, нередко игнорируют правила движения.

По данным МВД, сейчас в России насчитывается свыше 1,6 тысяч автомобилей с особыми государственными регистрационными номерами. За восемь месяцев этого года с их участием произошло более 200 ДТП, где в 12 случаях пострадали люди, а также было зафиксировано около 2,5 тысяч нарушений ПДД с участием таких машин.

В тоже время в ГАИ России не питают особых иллюзий в связи с нововведением. «Думаю, что после сокращения числа «мигалок» нервозности на дорогах станет меньше, но реально улучшить состояние с безопасностью может только увеличение пропускной способности дорог», – заявил начальник российской Госавтоинспекции Виктор Кирьянов.

## Российским строителям дорог не хватает условий

Российские компании могут строить дороги не хуже, чем иностранные, но для этого надо создать им условия. Уверенность в этом выразил министр транспорта РФ Игорь Левитин 19 ноября, выступая в телепрограмме «Времена», посвященной перспективам развития дорожной сети в стране.

Общая протяженность автодорог России составляет около 900 тыс км, однако на магистрали федерального значения приходится только 47 тыс, отметил министр. Серьезной проблемой он считает отсутствие в России закона, который бы регулировал порядок финансирования строительства, содержания и ремонта дорог. Такой закон будет внесен в Госдуму до 1 марта. Уже с будущего года «предстоит обеспечить нормативное финансирование дорог». За 30 лет дорога должна пройти два капитальных ремонта и пять текущих; такие нормативы ранее ни разу не выполнялись. По словам Левитина, «теперь будет разрешено заключать контракты с подрядчиками на сроки от 3 до 8 лет», и, значит, можно будет спросить за качество работ.

По словам председателя комитета по промышленности, транспорту и наукоемким технологиям Госдумы Мартина Шаккума, только 30 проц федеральных дорог, 16 проц – региональных и 10 проц – местных соответствуют нормативным требованиям. Развитые страны тратят на строительство дорог примерно 4 проц ВВП, отметил председатель комитета Госдумы. В 2000 году, когда существовал Дорожный фонд, Россия тратила около 3 проц ВВП, в настоящее же время – только 1 проц. Мартин Шаккум считает необходимым «увеличить в 2,5 раза объемы финансирования на строительство дорог, повысить ритмичность финансирования, заключать долгосрочные контракты с подрядчиками».

## ЦКАД станет платной

20 ноября Минтранс РФ одобрил концепцию инвестиционного проекта новой платной кольцевой дороги в Подмоскowie. Строительство Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Московской области будет профинансировано из Инвестфонда на 50 проц, вторую половину расходов возьмут на себя бюджет Подмосковья и частные инвесторы. Общая стоимость проекта составит 350 млрд руб. Согласно концепции, дорогу будут строить с 2007 по 2012 гг. ЦКАД станет составной частью паневропейских транспортных коридоров и автомобильного сообщения «Север-Юг», «Хельсинки – Москва – Нижний Новгород». Кольцевая дорога позволит разгрузить радиальные выходы из Москвы, МКАД и улицы столицы от транзитного транспорта.

Общая протяженность дороги составит 520 км. Согласно проекту, предполагается строительство 31 развязки и 180 искусственных сооружений – мостов и эстакад. Количество полос на трассе, в зависимости от участка, будет варьироваться от 4 до 8 в каждую сторону. Максимальная скорость на ЦКАД составит 150 км в час.

## Не самый быстрый грузовик в мире



Грузовик австралийского производства Bandag Bullet попал в книгу рекордов Гиннеса, за самый высокий темп разгона с места среди грузовиков с приводом на колёса. Он развил при разгоне с места на дистанции 1 км среднюю скорость 182,152 км/ч, а вот тормозить пришлось при помощи парашюта. Говорят, достичь выдающегося результата помогло масло Mobil Delvac, предоставленное спонсором заезда.

Модель, сконструированная на базе американского магистрального тягача Kenworth T400 ещё в 1995 году побила мировой рекорд на дистанции 200, 400 метров, а также 0,5 и 1 километр, стартуя с места. Например, 400 метров Bandag Bullet преодолел за 12,5 секунд, имея максимальную скорость в 320 км/ч. Грузовик постоянно усовершенствуется и на данный момент комплектуется двумя дизельными двигателями V8, каждый объёмом 12 литров, с двойным турбонаддувом, впрыском окиси азота и общей мощностью 2800 л.с. (вращающий момент 5600 об/мин). При этом Bandag Bullet не самый быстрый грузовик в мире. В 1998 году был установлен мировой рекорд, в котором была зафиксирована максимальная скорость, достигаемая на грузовике – 655 км/ч (на модели Hawaiian Eagle).

## Volkswagen меняет гендиректора

С 1 января 2007 года генеральным директором концерна Volkswagen вместо ушедшего в отставку Бернда Пишетсридера станет Мартин Винтеркорн, который до последнего времени возглавлял дочернюю компанию Audi. Это решение принято 24 ноября на заседании наблюдательного совета VW в Вольфсбурге.

Одновременно было принято решение о том, что Бернд Пишетсридер с 31 декабря 2006 года выходит из состава правления концерна, но остается работать в управленческой структуре Volkswagen. В немецкой печати сообщалось, что бывшему главе VW будет выплачено вознаграждение в размере 15 млн евро.

Первые заявления нового руководителя VW, сделанные немецким СМИ, говорят о том, что новая модель Audi, которая проходит под литерой A1, может быть запущена в 2009 году в бельгийском городке Форест близ Брюсселя. Это может смягчить напряженность в бельгийско-немецких отношениях, вызванную решением VW о переносе выпуска модели Golf из Бельгии в Германию. Это сокращение производства повлечет за собой увольнение 3,5 тыс – 4 тыс человек из общего штата в 5300 человек.

Новое руководство VW ищет новые рынки для производства и сбыта своей продукции. В рамках этой стратегии 29 ноября Volkswagen подписал соглашение о строительстве второго собственного завода в Индии вблизи города Пуна. Размер капиталовложений в индийскую экономику составит 410 млн евро. Вольфсбургский концерн, таким образом, стал крупнейшим инвестором из ФРГ за всю историю германо-индийского сотрудничества. Начиная с 2009 года на заводе в Пуне будет налажен выпуск 110 тыс малолитражных автомобилей типа Polo, штат предприятия составит 2,5 тыс человек.

## Ford S-MAX – лучшая машина Европы

Европейским автомобилем 2007 года провозглашен Ford S-MAX. Жюри конкурса «Car of the Year-2007», состоящее из 58 журналистов ведущих европейских изданий отобрало из 41 модели для участия в финале 8 автомобилей. По результатам голосования Ford S-MAX набрал 235 баллов. Всего на 2 очка (233) отстал новый Opel Corsa. Третье место получил минивен Citroen C4 Picasso (222 балла). Далее места распределились так: 4 место – Skoda Roomster (189 баллов), 5 место – Honda Civic (148 баллов), 6 место – Peugeot 207 (144 балла), 7 место – Volvo C30 (141 балл) и 8 место – Fiat Grande Punto (138 баллов).

Основными соперниками S-Max были Citroen C4 Picasso и Opel (Vauxhall) Corsa, которые были очень близки к победе. В полный список номинантов входили также автомобили Fiat Grande Punto, Honda Civic, Skoda Roomster и Volvo C30.

Конкурс «Car of the Year» был учрежден в 1964 году. По его условиям, в нем могут участвовать лишь новые модели автомобилей, поступившие в продажу до 1 декабря не менее, чем в 5 странах Западной Европы, и являющиеся массовыми, то есть продающимися в количестве не менее 5 тыс штук ежегодно. Таким образом, престижные и дорогостоящие машины, такие, как Rolls-Royce или Bentley никогда в конкурсе не участвуют.

**Автоновости подготовлены по материалам информагентств ИТАР-ТАСС, ПРАЙМ-ТАСС, Франс-Пресс, Киодо-Цусин и наших собственных корреспондентов. Отклики, а также информационные сообщения читателей принимаются в редакции журнала по телефону 625-95-32.**





# СВЯЗАТЬ ЕВРОПУ И АЗИЮ

**Министр транспорта РФ Игорь Левитин выступил в Санкт-Петербурге на Межпарламентских слушаниях «Вопросы правового обеспечения формирования Транспортного союза и реализация транзитного потенциала ЕврАзЭС»**

**В своем докладе он отметил, что формируемое в рамках ЕврАзЭС Единое транспортное пространство включает все виды магистрального транспорта. Перевозки пассажиров и грузов как внутри Сообщества, так и между государствами-членами ЕврАзЭС и третьими странами, осуществляются по 111 тыс. км железных и 890 тыс. км автомобильных дорог общего пользования, 110 тыс. внутренних водных путей, через 98 международных аэропортов. Растут объемы перевозок пассажиров и грузов между государствами-членами ЕврАзЭС и третьими странами. Зачастую такие перевозки осуществляются транзитом по территории соседних государств-членов ЕврАзЭС. В качестве примера И. Левитин привел объем перевозок грузов государств-членов ЕврАзЭС в третьи страны через морские порты России, составивший в 2005 г. порядка 10 млн. тонн.**

По мнению министра, в государствах-членах ЕврАзЭС существуют все предпосылки для интенсификации развития транзитных евроазиатских связей по транспортным коммуникациям Сообщества. Устойчивый рост торговли между Китаем и Евросоюзом приводит к ежегодному 7-10%-му приросту контейнеропотоков между двумя этими крупнейшими центрами производства и потребления.

Активно идет процесс транспортной интеграции в рамках ЕврАзЭС. Этот процесс направлен на повышение эффективности, надежности и безопасности работы транспорта, обеспечивающего взаимные связи государств-членов Сообщества. Идет формирование качественно новой многосторонней нормативно-правовой базы в сфере транспортных отношений.

И. Левитин информировал участников слушаний о работе Совета по транспортной политике ЕврАзЭС, главной задачей которого является разработка конкретных мер по формированию Единого транспортного пространства, общего рынка транспортных услуг и эффективному использованию транзитного потенциала госу-

дарств Сообщества. Он сообщил, в частности, что российской стороной были подготовлены и представлены Комиссии по гармонизации транспортного законодательства – одного из органов Совета по транспортной политике – рекомендации по устранению расхождений законодательств государств-членов ЕврАзЭС по вопросам валютного, таможенного и налогового регулирования в области транспортной деятельности. Эти рекомендации были одобрены Советом по транспортной политике и направлены в Бюро Межпарламентской ассамблеи ЕврАзЭС. Кроме того, в 2006 г. подготовлена Концепция формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС, определяющая ключевые приоритеты транспортной интеграции. Она будет рассмотрена на ближайшем заседании Совета по транспортной политике.

Вместе с тем, по словам министра, продолжают сохраняться проблемы в сфере развития транспорта государств-членов ЕврАзЭС, а также в области его законодательного и нормативного правового регулирования, как на национальном уровне, так и на межгосударствен-

ном в рамках Сообщества. Среди наиболее существенных недостатков сложившегося положения И. Левитин выделил диспропорции в развитии транспорта в отдельных государствах-членах ЕврАзЭС, а также в их эксплуатационной деятельности. Требуют улучшения экономические и качественные показатели перевозок, в том числе показатели скорости, безопасности и экологичности. Недостаточен уровень сервисного обслуживания клиентуры. Возможности улучшения этих показателей, предоставляемые современными техническими средствами транспорта, реализуются не в полной мере.

По словам министра, одной из общих проблем развития транспортных комплексов государств – членов ЕврАзЭС является высокий износ значительной части объектов транспортной инфраструктуры, а также старение подвижного состава всех видов транспорта. Значительная часть парка подвижного состава не соответствует в настоящее время предъявляемым на международном уровне экологическим и эксплуатационным требованиям, что ограничивает поставщиков транспортных услуг государств-членов ЕврАзЭС при осуществлении ими международных перевозок пассажиров и грузов.

В сфере осуществления перевозок пассажиров и грузов между государствами-членами ЕврАзЭС несмотря на проводимую работу, продолжают сохраняться барьеры по доступу на рынок перевозок. Все это снижает возможности и конкурентоспособность перевозчиков из государств-членов ЕврАзЭС. Недостаточно используются имеющийся транспортный потенциал и выгодное географическое положение государств ЕврАзЭС для развития экспорта транспортных услуг,

в т.ч. на направлениях Европа-Азия. Требуется решения проблема подготовки и повышения уровня квалификации кадров для транспорта государств-членов ЕвразЭС.

Все эти проблемы, по мнению И. Левитина, должны решаться, в том числе совместно, в рамках формирования Транспортного союза и Единого транспортного пространства. Транспорт может и должен внести большой вклад в процесс экономической интеграции в рамках ЕвразЭС. Снижение стоимости и сроков доставки грузов повышает эффективность торговли и экономических связей. Поэтому развитие транспортных сообщений содействует торговле и экономическому развитию в не меньшей степени, чем отмена всех пошлин между государствами-членами ЕвразЭС. Напротив, отставание в развитии транспортных связей создает дополнительные барьеры для торговли и туризма, снижает эффективность торговли.

Одной из масштабных задач, которые стоят перед Евразийским экономическим сообществом, И. Левитин назвал формирование Единого транспортного пространства и Общего рынка транспортных услуг. Транспорт и интеграция в сфере транспорта должны обеспечить повышение конкурентоспособности товаров, производимых в государствах-членах на внутренних и внешних рынках, а также реализацию высокого транзитного потенциала Сообщества при разви-

тии транспортно-экономических связей между Европой и Азией.

Важную роль в формировании Единого транспортного пространства и Транспортного союза должно сыграть законодательное и нормативное правовое регулирование, которые призваны создать рамки последующей транспортной интеграции. К сожалению, отметил министр, опыт показал, что многие положения существующих ныне соглашений так и остались на бумаге. Отсутствует полностью безразрешительная система проезда на автомобильном транспорте, в том числе транзитом, не во всех случаях перевозчики освобождены от налогов и сборов. Другим недостатком принятых соглашений стал их относительно узкий охват. В большей степени эти документы затрагивают сферу автомобильного транспорта и лишь в незначительной степени – железнодорожного, воздушного и водного видов транспорта. Остаются несогласованными многие технологические, тарифные, налоговые и иные вопросы осуществления межгосударственных сообщений в рамках ЕвразЭС.

И. Левитин обратил внимание на необходимость унификации в рамках реализации многосторонних Соглашений ЕвразЭС режимов двусторонних перевозок пассажиров и грузов, что позволит устранить существующие барьеры в сфере доступа перевозчиков к рынку. Глава Минтранса подчеркнул, что гармонизацию правовых

норм и стандартов, необходимо осуществлять в тесном контакте с заинтересованными международными организациями. Роль международных организаций по решению на многостороннем уровне целого ряда проблем, развитию евроазиатских транспортных сообщений и инфраструктуры, созданию унифицированной нормативной базы должна существенно возрасти. Речь идет, в первую очередь о том, что государства-члены ЕвразЭС должны обеспечить согласованное присоединение к основополагающим соглашениям и конвенциям в области транспорта, разработанными и действующими в рамках ИКАО, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН и других международных организаций.

«Мы должны стремиться к расширению сферы действия национального режима на всех видах транспорта и всех направлениях транспортных связей для транспортных компаний Сообщества, полностью исключить практику взимания дискриминационных сборов и платежей, отказаться, там, где это еще существует, от практики противодействия конкуренции между отдельными поставщиками транспортных услуг. Только через расширяющийся доступ к рынкам и конкуренцию возможно снижение тарифов для конечных пользователей услуг транспорта в рамках ЕвразЭС», – подчеркнул министр.

**Пресс-служба  
Минтранса России**

## ПЕРЕКРЕСТОК

### Германия – ориентир для депутатов Думы

Комитет по обороне и безопасности Совета Федерации провел «круглый стол», посвященный безопасности на российских дорогах.

Как пояснил в самом начале мероприятия председатель комитета по обороне и безопасности Совета Федерации Виктор Озеров, «круглый стол» собрали, так как президент уже «больше пяти раз» говорил о неблагоприятной ситуации на дорогах страны. Напомним, что еще в апреле 2005 года Владимир Путин в послании к Федеральному собранию сказал, что на российских дорогах ежедневно погибают 100 человек. Позже другой участник «круглого стола» сенатор Валерий Федоров сказал, что «президент в одном послании говорит – есть проблема, в другом – есть проблема, а мы за два года ни одного закона так и не приняли».

С основным докладом выступил заместитель начальника Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России Александр Якимов. Он начал со

страшных цифр, что ежегодно в мире гибнут и получают ранения в ДТП 50 млн. человек, а экономический ущерб составляет 500 млрд. долларов. В России в минувшем году произошло 223 тыс. аварий, в которых погибли 34 тыс. человек, 274 тыс. получили ранения. Потом г-н Якимов сообщил, что МВД уже подготовило законопроект об ужесточении уголовной ответственности за аварию, совершенную в пьяном виде, а также административной ответственности за езду в пьяном виде для водителей, лишенных либо не имеющих прав.

Депутат Госдумы Аркадий Баскаев рассказал, как немцы недавно научили его пристегиваться ремнем. В Германии он сел в машину, но шофер отказался ехать, «пока генерал не пристегнется». Недели спустя он вернулся в Россию, пристегнулся, а его российский шофер посмотрел на него как на ненормального.

**Александр КОЛЕСНИЧЕНКО**



# КАЧЕСТВО ПЕРЕВОЗКИ ПРИНОСИТ РЕАЛЬНУЮ ЭКОНОМИЮ

**В.Ю.ЗАХАРОВ,**  
г. Москва

Перевозка тяжелого крупногабаритного груза – задача логистическая. Как правило, такой груз – это особо ценный груз, поэтому собственно стоимость перевозки следует помножить на ценность груза. Цель логистического решения – максимально упростить перевозку, используя возможности современной транспортной инфраструктуры, то есть прийти к варианту, создающему минимальные риски для груза.

Готовое решение должно быть хорошо сбалансированным, а отправной точкой в создании конструкции перевозки должны стать интересы грузовладельца. Во-первых, решение должно быть экономически оправданным, во-вторых, географически правильным, в-третьих, должно строиться на знании современных возможностей различных видов транспорта.

Автомобильный транспорт – не единственный способ транспортировки тяжелых крупногабаритных грузов. Альтернативы есть, и на сегодня имеется еще три приемлемых варианта транспортировки КТГ. Наряду с автодорогой существуют также железная дорога, водный транспорт и авиация. У каждого вида транспортировки свои плюсы и минусы, их нужно использовать, учитывая специфику груза и географию перевозки.

Первый и, возможно, самый важный совет: постарайтесь увидеть перевозку в целом. Комбинируя различные виды транспорта, добейтесь оптимизации проекта в целом. С самого начала имейте в виду, что перегрузка с одного вида транспорта на другой всегда существенно удорожает процесс. Это значит, что нужно построить схему транспортировки и продумать маршрут так, чтобы свести количество перегрузок к минимуму.

Занимаясь организацией перевозки крупногабаритного груза, грузовладелец ищет оптимального соотношения цены и качества перевозки. Качество перевозки – это оптимальные сроки и минимальные риски для груза. Мне кажется, «качество перевозки» при всем многообразии возможных нюансов, понятие очевидное и не нуждающееся в дополнительных комментариях. Грузовладелец всегда примет решение о качестве перевозки, исходя из собственных представлений об оптимальных сроках и минимальных рисках.

А вот стоимость транспортировки – вопрос более интересный и неоднозначный. Что такое стоимость? Если вы задумаетесь над этим вопросом, то, скорее всего, по прошествии одной минуты появится довольно много вариантов ответа. Это стоимость аренды техники? Или, может, тарифы на перевозку? А, может, стоимость разрешения на проезд? Или, возможно, стоимость строительства дороги, то есть того самого небольшого участка пути, который, к сожалению, отсутствует? Или что-то еще? Как оптимизировать стоимость транспортировки?

Мой совет: лучшее решение – самое технологичное решение. Чем лучше техника, чем совершеннее технологии транспортировки, чем сильнее инженерное решение, тем экономичнее будет перевозка. «Дешевое» решение на самом деле чаще всего обращается против грузовладельца, заставляя платить дважды и трижды.

Иногда к нам обращается клиент и, получая расчет стоимости транспортировки, восклицает: «Так дорого?!» И принимает ре-

## ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА АВТОРА



Вячеслав Юрьевич ЗАХАРОВ – выпускник Московского инженерно-строительного института, генеральный директор «Сойм-рестил», глава российского представительства Mammoet (Нидерланды).

О компании Mammoet весь мир узнал после событий, связанных с гибелью атомохода «Курск». После выработки принципиального решения, гарантирующего подъем субмарины, именно В.Ю.Захарову, возглавляющему российское представительство, было поручено довести любыми доступными ему способами до властных структур России информацию, что компания Mammoet в состоянии безопасно поднять лодку и привести ее в док. ЦКБ «Рубин» отклонило более 500 проектов операции по подъему АПЛ «Курск», отдав предпочтение предложенному Mammoet решению, которое и позволило успешно выполнить задачу.

Сейчас российское подразделение Mammoet контролирует 97% рынка «тяжелых подъемов» в России. Среди его заказчиков – ЛУКОЙЛ, Каспийский трубопроводный консорциум, ГКНЦП им. М.В. Хруничева, «Ижорские машиностроительные заводы», Правительство Москвы, пивоваренная компания «Балтика». Наиболее известными проектами являются транспортировка из Колпино в Пермь 875-тонного реактора, монтаж внутреннего контура крыши стадиона «Лужники», которая весила 4,7 тыс. т.

Специализация компании – услуги по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом, включая погрузочно-разгрузочные работы и последующий монтаж. География деятельности – вся территория России и странах СНГ, а также услуги по доставке и сопровождению нестандартных грузов из Европы (Германия, Финляндия, Франция, Италия, Англия и другие страны) с возможностью доставки морем из США. В собственности компании находится парк специализированной транспортной и грузоподъемной техники. В перспективных планах компании – работы по освоению Сахалинского нефтяного шельфа.

шение воспользоваться менее технологичным вариантом транспортировки. Как правило, отказ от современной техники – это шаг не просто в сторону от технического прогресса, а несколько шагов назад, в прошлое, в 80-е годы, когда решение принималось в пользу экстенсивного, а не интенсивного пути развития. Получая технику вчерашнего дня, вы соглашаетесь на дополнительные издержки. Например, такие, как проблемы качества дорожного полотна (далеко не всегда устаревшая техника может проехать по дороге минимальной проходимости), проблемы сохранности груза (нужно помнить, что дорогой груз может быть поврежден или даже утрачен в ходе транспортировки, если техника недостаточно надежна), проблемы с погрузкой и перегрузкой... Этот печальный список можно продолжать, но, надеюсь, теперь слово «риски» обрело для вас реальные очертания. Задача качественного логистического решения – избежать всех возможных рисков для груза.

Итак, стоимость транспортировки – это не просто перевозка от пункта «А» в пункт «В», а весь комплекс работ, включающий в себя анализ дорожного полотна, инженерные решения, погрузки-выгрузки. Анализируя стоимость того или иного решения, старайтесь не упустить ни одного этапа проекта.

Теперь посмотрим на стоимость транспортировки применительно к различным видам транспорта. Самый дешевый способ транспортировки тяжелых крупногабаритных грузов – по воде. Важно отметить, что по воде можно везти даже очень габаритный груз. Это мощное преимущество водного транспорта и перед железной дорогой, и, тем более, перед авиационной транспортировкой. Я советую везти груз по воде столько, сколько возможно. Затем осуществлять перегрузку в порту и подвозить на место уже автомобильным транспортом. Конечно, водный транспорт заставляет вас принимать во внимание фактор сезонности, но ведь перевозки тяжелых крупногабаритных грузов редко бывают спонтанными. Чем скрупулезнее грузовладелец планирует такую пе-

ревозку, тем больше возможностей для реальной экономии и меньше вероятность возникновения непредвиденных расходов в ходе перевозки.

Впрочем, у водного пути есть большой минус – причалы и портовая инфраструктура. К сожалению, сегодня портовая инфраструктура в подавляющем большинстве российских портов не приспособлена не только к специфическим тяжелым грузам, но и вообще не предполагает современного оборудования. Это нужно иметь в виду, планируя перевозку. Прекрасно, если есть возможность использовать причал какого-то промышленного предприятия. Как правило, и нефтехимические, и машиностроительные предприятия регулярно сталкиваются с необходимостью доставки тяжелого крупногабаритного оборудования. Если они могут позволить себе инвестировать в причалы и соответствующую инфраструктуру, то они добиваются хорошей экономии в транспортировках. Если такое предприятие есть в вашем регионе, вам повезло! Конечно, использование чьего-то причала может быть просто дорогим, но не спешите отказываться от предложения. Посчитайте стоимость транспортировки – возможно, даже с учетом стоимости работ в порту вы, тем не менее, сумеете оптимизировать стоимость перевозки в целом.

Один из самых распространенных вариантов транспортировки тяжелых крупногабаритных грузов – железная дорога. Перевозка по железной дороге дороже перевозки по воде, но дешевле и автомобильного, и авиационного вариантов. Железная дорога в России – одна из самых протяженных в мире, а это значит, что вы можете подвезти груз максимально близко к пункту его доставки. Конечно, в СССР существовала даже практика доставки груза по железной дороге непосредственно на предприятие, но это было специальное производство, предполагающее транспортировку не просто крупногабаритных и тяжеловесных, но и опасных грузов.

Если вы везете груз не на такое производство, то придется столкнуться с перегрузкой на станции. И здесь могут возникнуть проблемы.

Во-первых, не забывайте, что железнодорожные станции – это всегда режимные объекты. Вы не можете быть уверенными в том, что сможете провести перегрузку в удобное для вас время. Придется ждать. Особенно неприятно то, что время ожидания не всегда предсказуемо. Во-вторых, не всегда существует физическая возможность провести перегрузку на той станции, где это удобно вам. Очень может быть, что станция будет просто не приспособлена для подобных работ. Тогда вам нужно будет искать варианты перегрузки на одной из ближайших станций. Это может оказаться не очень простой задачей, поэтому экспромт здесь не рекомендован. Следует выяснить заранее, какова инфраструктура станции и ее технические возможности, а также позволит ли руководство железной дороги проводить на ней погрузочно-разгрузочные работы.

Авиационный способ доставки груза хорош тогда, когда вам важны сроки и когда это позволяют габариты груза. Авиация – это дорого. К этому нужно быть готовым. Кроме того, авиация – это обязательные погрузочно-разгрузочные работы. В отличие от железнодорожных станций аэропорты лучше подготовлены к подобным работам и более предсказуемы, но и здесь не стоит надеяться на счастливое стечение обстоятельств. Перевозку нужно готовить, согласовывать ее график, получать разрешение на все сопутствующие работы. Впрочем, если авиационная инфраструктура позволит вам подвезти груз близко к месту назначения, то это будет выгодно и удобно. Уже хотя бы потому, что это означает меньший километраж по автомобильной дороге.

Как вы, возможно, уже поняли, часть пути тяжелого крупногабаритного груза практически обязательно проходит по автомобильной дороге. Можно сказать, что автомобильный транспорт самый удобный, если бы не два «но». Во-первых, конечно, если не считать авиацию, это очень дорого, и, во-вторых, очень сложно получать разрешения на проезд. И вот теперь предлагаю обратиться к типичной задаче для профессионала-логиста.



Дано: 3 партии крупногабаритного груза, весом 150 тонн, 155 тонн и 177 тонн. Требуется: осуществить перевозку всех трех партий груза на расстояние 22 километра. Условие: одновременно перевезти только одну партию груза. Вопрос: сколько стоит перевозка в целом и сколько стоит разрешение на проезд?

Если вы пытаетесь решить эту задачу логически, то, боюсь, вас постигнет неудача. Эта задача не поддается логике. Решать ее приходится каждый раз отдельно, открывая для себя что-то новое в практике перевозок КТГ по дорогам нашей необъятной родины. Правда, и геометрическое объемное мышление здесь тоже ни при чем. Эта задача решается по-другому. Эмоционально. Индивидуально. Порой иррационально. Ну как, скажите, следует воспринимать такой ответ: «Проезд по указанному вами маршруту невозможен, поскольку машины сопровождения создадут проблемы регулярному трафику»? В-первых, машины с КТГ перемещаются по дорогам преимущественно ночью, когда трафик минимален, во-вторых, машины сопровождения – это вопрос ГИБДД, которая и отвечает за организацию дорожного движения.

К сожалению, такие документы не редкость в нашем архиве. В чем же дело? Бюджетирование дорожных проектов, несмотря на то, что сегодня несколько увеличивается, все же недостаточно даже для того, чтобы поддерживать рабочее состояние дорожного полотна, а уж о развитии сети дорог и говорить не приходится. Исходя из такой вот логики, ответственному лицу легче бывает отказать в разрешении на проезд, нежели выдать его. И это можно понять, даже несмотря на то, что стоимость разрешения на проезд уже давно сопоставима со стоимостью собственно перевозки.

Давайте вернемся к только что приведенной задаче. Дело было совсем недавно. Арифметика проекта выглядела следующим образом. Общая стоимость транспортировки составляла 5,3 миллиона рублей, из этой суммы 1,5 миллиона стоили работы электриков и железнодорожников, 2,5 миллиона – собственно инженерные работы и

транспортировка груза, а 1,3 миллиона стоило разрешение на проезд. Это означает, что каждый километр пути дорожники оценили в сумму 59 090 рублей. Сумма более чем привлекательная, на мой взгляд. Казалось бы, оплата разрешений на проезд должна быть очень интересной для дорожных служб уже хотя бы потому, что таким образом можно не только поддерживать рабочее состояние дорог, но и развивать дорожный фонд. Тем более, что случаи, когда дорожное полотно после транспортировки действительно нуждается в серьезном ремонте, редки уже хотя бы потому, что современные машины, которые используются при автомобильных перевозках КТГ, конструируются таким образом, чтобы свести давление на ось к минимуму.

На практике все не так просто. Реально получается, что если речь идет о муниципальных трассах, то получить разрешение на проезд сравнительно легко; если же необходимо получить разрешение на проезд по федеральной дороге, то процедура заметно усложняется и удлиняется.

Совет из собственного опыта: старайтесь иметь запас по времени. Получение разрешения на проезд может занять три месяца, особенно, если речь идет о федеральных трассах.

Кто и как оформляет разрешения на проезд? Если вы грузовладелец и никогда прежде не сталкивались с процедурой оформления разрешения на проезд, я не советую вам братья за это нелегкое дело. Доверьте его перевозчику. Если же вы перевозчик, то, вероятно, уже давно убедились, что лучше всего доверить оформление разрешения на проезд организации, специализирующейся на оформлении подобных документов. Они берут на себя весь комплекс проблем, связанных с оформлением разрешений на проезд, начиная с подготовки проекта транспортировки и заканчивая согласованием на местах с железнодорожниками, электриками, связистами. К сожалению, даже специализированные организации не могут гарантировать сроки, в течение которых будет получено соответствующее разрешение.

Рискну предположить, что сложности с разрешением на проезд связаны, в частности, с тем, что перевозки тяжелых крупногабаритных грузов по дорогам России сегодня регулируются инструкцией 1996 года. Кстати, ныне действующий «Устав автомобильного транспорта» вообще показывает чудеса долгожительства, сохранившись в неизменном виде с 1969 года. Существующие документы не однозначны, не дают перевозчику представления о сроках выдачи разрешения и «вилки» в стоимости разрешения на проезд. Всем, чей бизнес в той или иной степени зависит от разрешений на проезд, понятно, что документы пора менять, делать их более адекватными, более понятными, однозначными и внятыми. Но, увы, не все зависит от нас.

Пока же я не советую планировать автомобильные перевозки на расстояния больше 200 километров. Для такой перевозки нужно так много согласований, что она может просто потерять смысл. Если же это действительно необходимо, например, потому, что таковы габариты груза или такова география доставки, то имейте большой, действительно большой запас по времени.

И вот еще что очень важно знать: перевозка тяжелых крупногабаритных конструкций, какой бы сложной она ни казалась, на самом деле значительно эффективнее и надежнее, чем деление крупногабаритных конструкций на модули с последующим монтажом на месте. Перевозя готовую конструкцию, вы сохраняете КПД и эксплуатационные характеристики, заложенные производителем, в неизменной виде. В том же случае, если конструкция подвергается демонтажу с последующим монтажом на месте, то это ведет к потере КПД до 11 процентов. Если применить эти 11 процентов к нефтехимическому, металлургическому, пищевому или любому другому производству, использующими крупногабаритные конструкции, то получится колоссальная цифра реальных потерь предприятия. Поэтому когда меня спрашивают: стоит ли перевозка крупногабаритных тяжеловесных грузов всех описанных выше мучений, я говорю: «Да!»

# КТО ВЫТЕСНЯЕТ МЕЛКИХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ?



Крупный город требует рациональной маршрутной сети

**М.СЕМИН,**  
г. Казань

Возить людей – работа не легкая, поэтому пассажирскими перевозками должны заниматься профессионалы. К такому выводу пришли руководители крупнейших транспортных предприятий Казани в ходе совещания, которое прошло на базе автотранспортного предприятия КПАТП №7.

Решение провести встречу перевозчики приняли в свете реформы транспортной системы города, а точнее – революционных по своему характеру преобразований в сфере автобусных пассажироперевозок.

Сложившаяся сегодня на этом рынке ситуация уже никого не устраивает. Стихийное формирование рынка оказания транспортных услуг привело к тому, что в городе сейчас действуют более 250 частных перевозчиков, у большинства из которых один – два автобуса (как правило, микроавтобусы «ГАЗель»). В свое время это решило вопрос

перевозок в Казани, но затем превратилось в самую настоящую проблему, не решенную до сих пор.

Маршруты частники себе, как правило, определяли сами, при этом не было никакой возможности взять их деятельность под контроль, установить графики движения. Вот и выходило, что зачастую на одном и том же маршруте в одно и тоже время могло появиться едва ли не десяток «ГАЗелей», принадлежащих «частникам», которые устраивали ставшие уже пресловутыми «гонки за червонцем». В то же самое время, можно было простоять на остановке полчаса и больше в менее «перспективных» для частных местах, но так и не дожидаясь подходящего транспорта.

Пассажиры, ясное дело, страдают. Сидеть в автобусах, которыми управляют люди, не всегда знакомые с правилами дорожного движения – немалый стресс, а кто даст гарантию, что это транспортное средство находится в исправном техническом состоянии? При существующей сейчас системе – никто.

И это лишь одна сторона дорожных проблем. По некоторым данным, развитие транспортной сети в Казани уже через три года способно привести к коллапсу и параличу основных транспортных артерий города. Уже сейчас пробки в час пик на центральных улицах – норма, тогда как еще несколько лет назад это было исключительной «привилегией» Москвы. Без оптимизации маршрутных путей решить проблему практически невозможно.

Вот руководство Казани и заказало проект новой маршрутной сети в Санкт-Петербургском научно-исследовательском проектно-институте территориального развития и транспортной инфраструктуры. Его было решено принять за основу развития транспортных перевозок в Казани. Предложенная схема будет вводиться поэтапно, параллельно с уже существующей. Во-первых, это позволит горожанам привыкнуть к новым условиям быстрее, а во-вторых, никто не отрицает того, что, возможно, эту

схему надо будет дополнять и перерабатывать «на ходу».

К слову, в Казани уже некоторое время вопросы и предложения по этому вопросу принимаются по телефонам «горячей линии». Уже поступило около 4 тысяч звонков с вопросами и предложениями, часть из которых, возможно, будут учтены на практике.

Мэр Казани Ильсур Метшин, в свою очередь, провел рабочее совещание по этому вопросу с главами районов города и частными перевозчиками, где обсуждались как насущные вопросы оптимизации сети и роль, которую сыграют в этом процессе частные перевозчики, так и поступившие предложения горожан. По итогам совещания мэр отметил, что не все желающие сумели высказать свое мнение, поэтому было принято решение продлить срок приема замечания и предложений по проекту маршрутной сети Казани.

Крупнейшие перевозчики Казани обсудили итоги встречи с Ильсуром Метшиным. На этом совещании, по словам транспортников, были решены наиболее острые вопросы, остались текущие, которые разрешатся в ходе подготовки к конкурсу по предоставлению транспортных услуг. Автобусные маршруты будут продаваться на тендерах. При этом, обещают городские власти, транспортные маршруты распределят в лотах таким образом, чтобы каждый транспортник

обслуживал и наиболее популярные, а значит прибыльные, и социальные маршруты, на которых выручка поменьше.

При этом, на рынке останутся только те перевозчики, которые будут четко выполнять требования нормативных документов, иметь необходимую материально-техническую базу, вовремя обновлять подвижной состав, обеспечивать выплату заработной платы сотрудникам в полном размере.

Разумеется, не все так гладко. «Без потерь не обойдется», – говорят перевозчики.

Однако, всем тем, кто хочет заниматься пассажирскими перевозками, делать это цивилизованно, была предоставлена возможность работать. Согласились не все.

В результате, часть мелких предпринимателей, скорее всего, будет вынуждена уйти с рынка, но предприятия, которые объединяют в себе большинство частных перевозчиков, останутся.

Это, по их мнению – к лучшему. Если крупные предприятия и объединения – это, как правило, транспортники, профессионалы, то среди мелких предпринимателей может быть кто угодно – от врача до стюардессы.

А доверять непрофессионалам безопасность перевозки пассажиров – недопустимо.

Интересы горожан ни в коем случае не будут ущемлены, обещают транспортники.

В городе останутся как автобусы как большой, так и малой вместимости, что называется «на все случаи жизни». Закупать их частные перевозчики по-прежнему могут у того производителя, у которого им это делать более выгодно или удобно, будь то татарстанский ООО «Нефаз», или же на набирающих популярность китайских и корейских заводах. Хотя баланс все-таки сместится в сторону низкопольных автобусов большей вместимости и комфортности.

Со временем маленькие автобусы, те же «ГАЗели» и «ПАЗы» останутся только на тех маршрутах, где использование более крупных будет нерентабельно. К слову, одно из обязательных требований – соответствие требований к двигателям автобусов курсирующих по Казани экологическим стандартам ЕВРО-3.

Будет введена и новая автоматизированная система оплаты проезда на городском транспорте, оплата будет проводиться при помощи электронных карт, единых для всех видов городского транспорта. В транспорте будут установлены пропускные системы, кондуктора оснащены персональными считывающими устройствами.

Реализация этого проекта – вопрос времени. Скорее всего, начало будет положено весной – летом следующего года. Подобные сроки установлены в связи с необходимостью апробирования новой системы – летом автобусные перевозки в черте города менее востребованы и, соответственно, сложности с введением нового способа оплаты вызовут меньше нареканий. Цены при этом останутся на прежнем уровне, а оплата будет проводиться по принципу зональных платежей – сколько проехал, столько и заплатил. Помимо несомненных удобств, эта система несет и важную функцию – определять и соответственно оптимизировать транспортные потоки, вести учет льготников, отсекал безбилетников. При этом, раз точное количество перевезенных пассажиров будет известно, ни кто из транспортников не сможет уклониться от уплаты налогов.



«ГАЗели» заменят на автобусы большой вместимости?

cyberkazan.ru/



# КАКОЙ РЕЗУЛЬТАТ ДАЕТ «АМБИЦИОЗНАЯ ПРОГРАММА»?

**В.Ф.ЛИТВЯК,**  
обозреватель журнала  
«Грузовое и пассажирское  
автохозяйство»

## Что сказал Президент России и как ответил министр внутренних дел?

Для того, чтобы в пятницу 15 сентября доложить Президенту России программу мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, министр внутренних дел генерал-полковник Р.Г.Нургалиев срочно вылетел из Москвы в Сочи, где В.В.Путин отдыхал в своей резиденции «Бочаров ручей». Причиной экстренного доклада стала реплика Президента на заседании Правительства России четырьмя днями раньше, в понедельник. Реплика, можно предполагать, для многих присутствующих была совершенно неожиданной, в том числе и для находящегося здесь руководителя МВД. Приведем отрывок из стенограммы:

«В.ПУТИН: Я рассчитываю, что и Правительство, и депутаты будут вести себя ответственно и не будут раздувать неэффективные расходы. Подчеркиваю: неэффективные расходы нам не нужны. Нам не нужны расходы, которые продиктованы какими-то политическими соображениями. У нас и доходная, и, тем более, расходная часть бюджета должны быть основаны на экономических расчетах и необходимости решения насущных социальных проблем....

(Обращаясь к Р.Нургалиеву.) Рашид Гумарович, я вчера был в Калининграде, как Вы знаете, одна из проблем, которая поднималась губернатором, – это дорожная сеть, мы об этом говорили и отдельно. Кстати говоря, я поручение Вам сформулировал



от Сергея Борисовича, обобщить некоторые вещи, я прошу об этом не забывать.

Одна из проблем, на которую губернатор обратил внимание и обратил правильно, – это большое количество несчастных случаев на дороге. Кстати говоря, и в Послании я тоже об этом говорил. У нас одна из причин неблагоприятной ситуации в демографической сфере – это большая смертность в еще достаточно молодом возрасте наших граждан, и одна из причин – большое количество погибающих на дорогах.

Совсем недавно опять несколько случаев, сегодня, по-моему, опять в Краснодарском крае крупная авария с жертвами. Я Вас просил подготовить соответствующие предложения, в том числе по использованию проблесковых маячков, различных спецсигналов и так далее. С ними за последнее время сколько произошло аварий и несчастных случаев?

Р.НУРГАЛИЕВ: Владимир Владимирович, зарегистрировано с ними за последние шесть месяцев 215 дорожно-транспортных происшествий.

В.ПУТИН: Когда я Вам давал впервые поручение по этому вопросу?

Р.НУРГАЛИЕВ: Полгода назад.

В.ПУТИН: Я Вас прошу к концу этой недели представить окончательные предложения по всему комплексу тех проблем, которые сейчас затронуты.

Р.НУРГАЛИЕВ: Все будет готово. Мы подготовлены. Тем более, согласно федеральной целевой программе я посетил 18 субъектов Российской Федерации. И один из самых таких острых вопросов – это безопасность дорожного движения. И мы готовы по этим вопросам доложить Вам конкретные предложения по наведению должного порядка на дорогах страны.

В.ПУТИН: В конце недели я жду от Вас доклада.

Р.НУРГАЛИЕВ: Есть».

Конкретное задание Президента и четкое военное «Есть» в ответ, как оказалось, были вызваны тем, что Г.Боос, калининградский губернатор, недавно напомнил В.Путину о неблагополучии на дорогах нашей страны. Через четыре дня министр вылетел к Черному морю докладывать о выполнении поручения.

Программу министерства внутренних дел по повышению безопасности дорожного движения, разработанную в течение недели, охарактеризовал сам министр во время к представителям средств массовой информации после аудиенции у Президента. Вот извлечение из стенографической записи встречи с прессой:

«Р.НУРГАЛИЕВ: Я дал поручение органам внутренних дел подготовить конкретные предложения по улучшению обстановки

в сфере безопасности дорожного движения. Сегодня надо признать, что мы ежедневно теряем на дорогах около ста наших граждан, в том числе порядка 2-3 детей. Конечно, статистика говорит, что серьезные вопросы и проблемы сегодня существуют в сфере безопасности дорожного движения. Буквально недавно я побывал в Дальневосточном федеральном округе и Сибирском федеральном округе, где встречался с полномочным представителем Президента и со всеми главами субъектов Российской Федерации двух округов. Главная задача этой поездки – разъяснить непосредственно руководителям субъектов Федерации, а также и председателям комиссий, на что направлена федеральная программа безопасности дорожного движения 2006-2012 годов. Вы знаете, что она направлена, прежде всего, на сокращение смертности на дорогах, и в 2012 году мы рассчитываем выйти на снижение смертности на дорогах в 1,5 раза. Да, программа непростая, амбициозная, но сегодня очень много делается для того, чтобы решить эту главную задачу. Сегодня мы создаем, прежде всего, правовое поле, потому что сегодня необходимо создать условия, чтобы закон и решения, которые принимались по закону, действительно отражали положение дел в этой сфере. Программой предусмотрено, что 2006-2007 годы – это подготовка нормативно-правовой базы и законов, которые действительно позволяют реально оценить то положение и выработать те законодательные механизмы для решения многих вопросов. В том числе и с правосознанием участников дорожного движения. Надо объективно сказать, что помимо этой программы, существует еще и меры, которые необходимы для регулирования именно государства в этой сфере. И сегодня мною были доложены эти меры.

Первое, на что бы я обратил внимание, – это то, ... что должно быть отведено место и дано конкретно указание на разработку комплекса мер, которые позволят именно нормативно-правовую базу адаптировать к тем реалиям,

которые у нас сегодня есть именно в этой сфере. Вторая мера, которую мы также выделяем, – это непосредственно проблема с пробками на дорогах, то есть с пропускной способностью. Здесь мы также говорим, что именно в городах федерального значения должны предприниматься инженерно-планировочные мероприятия, которые позволяют нам сегодня решить главную проблему.

Почему я об этом говорю? Потому что по сравнению с прошлым годом только прирост транспорта в Российской Федерации составил 3,3% в год. В то же время проблема транспортной и дорожной инфраструктуры практически у нас не решается, поэтому возникает большая диспропорция. Поэтому очень важно, чтобы мы наряду с принятием соответствующих решений в сфере градостроения предполагали нормальные условия для участников дорожного движения. То есть все так называемые новые строительные площадки, в том числе и торговых центров, массовых мероприятий, должны предусматривать в проектах и стоянки, и парковки, которые должны отвечать определенным нормам и требованиям.

Вы знаете о печальных событиях, которые произошли во Владивостоке, когда горело большое здание и не смогли подъехать ни скорая помощь, ни пожарные службы. То есть у нас эта проблема очень сложная, особенно в больших городах и мегаполисах.

Третий вопрос, который мы здесь предложили, – это, конечно, информационное сопровождение, проблема безопасности дорожного движения и обучения непосредственно водителей. Что здесь имеется в виду: сегодня надо объективно сказать, что образование в сфере подготовки водительского состава, конечно, требует серьезной корректировки и этот вопрос должен очень серьезно рассматриваться на фоне нашего стандартного обучения в школе. Что такое в восьмом классе два часа? Да ничего. Нам кажется, что здесь должно быть

уделено очень серьезное внимание в дошкольном и школьном образовании. Сегодня мы должны откровенно сказать, что тех часов, которые выделяются сегодня на программу по безопасности дорожного движения в школьной среде, явно недостаточно. Здесь явно требуются существенные корректировки. Еще один фактор, который мы здесь указали, – это проблема социальной незащищенности сотрудников Государственной автоинспекции.

Вы знаете, что экологическая составляющая, особенно в городах-мегаполисах, очень сложная, и естественно наши сотрудники, работая круглосуточно, должны быть социально защищены. Это касается вопросов, которые непосредственно говорят о тех организационных мерах, с которыми мы обращаемся к Правительству, чтобы оно дало соответствующие поручения для разработки соответствующих направлений.

Что же касается в целом безопасности дорожного движения, я должен сказать, что у нас сегодня в стране 1605 особых государственных регистрационных номеров. И надо объективно сказать, что водители и этих транспортных средств совершают дорожно-транспортные происшествия. Только за восемь месяцев этого года совершено более 200 ДТП, где пострадали более 12 человек. Также мы составили более 2500 протоколов нарушений именно этой категорией водителей правил дорожного движения. Поэтому принимается решение об упразднении особых регистрационных номеров и сохранении только тех, которые предусмотрены законом, и тех, которые непосредственно подпадают под государственную охрану. Еще раз хочу сказать, что действительно это мера, которая позволит упорядочить движение и позволит, особенно таким городам, как Москва и Санкт-Петербург, где большие пробки и сложное движение, обеспечить нормальное прохождение транспорта.

Я думаю, что беспрецедентное решение, которое я сейчас озвучу, – это сокращение световых и звуковых сигналов. Это произой-

дет до 1 ноября. Сокращение с 7,5 тысячи, которые у нас сегодня распространены, до одной тысячи. То есть в семь раз мы сократим световые и звуковые сигналы у министерств и ведомств, организаций, которые сегодня используют эту возможность. Это, как правило, те машины, которые не имеют цветографической раскраски и которые вызывают повышенную напряженность в нашем обществе.

Хотел бы сказать, что одно из направлений, которое мы сегодня предложили, это то, что есть цветографические машины, которые используют такие службы, как скорая помощь, милиция, пожарные, аварийно-спасательные машины. И всего таких цветографических категорий у нас 11. Мы сегодня предлагаем оставить пять. Именно те пять, которые необходимы для оказания помощи при разрешении неотложных и экстремальных ситуаций на дорогах нашей страны. Чтобы люди видели в этих пяти категориях именно помощь. Для того чтобы решать здесь решать вопросы техногенного порядка, спасения человеческой жизни. Поэтому мы оставляем сегодня пять из одиннадцати: это обязательно будет «скорая помощь», машины милиции, пожарные машины и аварийно-спасательные машины, такие как Горгаз и так далее, такие машины, которые могут прийти на помощь в результате каких-то техногенных экстренных вопросов в любом городе, в любом населенном пункте. Конечно, здесь мы отводим место сопровождению военных колонн – это военная автоинспекция. Вот пять наименований, которые мы предлагаем оставить в этом списке. Что здесь принципиально. Мы предлагаем, чтобы Правительство разработало конкретный стандарт укомплектованности специальным техническим оборудованием. Предлагаем, чтобы здесь были выработаны конкретные предложения, об этом специальном транспорте. Почему мы об этом говорим. Потому что многие чиновники пользуются этим специальным транспортом не по назначению. Мы можем встречать такие раскрашен-

ные автомобили, которые оборудованы для перевозки конкретных чиновников. То есть мы сегодня должны отработать и положения, и стандарт укомплектования данных машин, чтобы они работали по назначению. Чтобы каждый гражданин в нашей стране знал, что эти пять машин, которые мы оставляем, работают по конкретной функции. А, по сути, функция одна – оказание помощи в чрезвычайных ситуациях, на дорогах в том числе. Вот эти два направления, которые, мы считаем, могут радикально изменить сегодня ситуацию на дорогах.

Помимо этого я еще хотел бы сказать, что управляющие тем специальным транспортом, который мы оставляем – из одиннадцати пять, – и те водители, которые, будем говорить, сегодня по закону имеют право работать на машинах с особыми государственными регистрационными номерами, должны повышать свою квалификацию. Сейчас мы будем очень внимательно отрабатывать особое положение о водителях, которые будут эксплуатировать этот специальный транспорт. Здесь будет непосредственно и свое положение, и порядок квалификационных экзаменов и такие же квалификационные свидетельства будут выдаваться на право управлять таким специальным транспортом. Почему? Потому что из того перечня, который я сейчас назвал, за восемь месяцев совершено более 200 правонарушений, и в результате пострадали люди. Люди, которые используют такие машины, должны обладать определенными навыками. В том числе и контраварийными.

И мы будем уделять больше внимания здоровью этого водителя. Его практике, его реакции на возможные нестандартные ситуации на дороге.

Мы предложили еще одну меру, которая для нас сегодня наиболее важная, – это то, что весь оборот от продажи проблесковых маячков и специальных сигналов также должен быть регламентирован. Сегодня мы имеем очень много нарушений, когда водители, не имея на то соответствую-

щих полномочий, ставят себе на легковой автомобиль, может быть даже на другие виды транспорта, проблесковые маячки. В результате получается, что человек, не имея полномочий, может выехать на встречную полосу, может превысить скорость, может создать аварийную ситуацию. Мы также предлагаем, чтобы это было регламентировано и находилось под соответствующим контролем. Чтобы этого не было в свободной продаже, что был соответствующий контроль и сертификация конкретного изделия. И мы внесли в Госдуму соответствующий законопроект, где бы можно было за неправильную установку светового маячка проблескового и сигнального характера применять соответствующие санкции. Если мы задерживаем водителя, не имеющего соответствующих полномочий на то, чтобы установить проблесковый маячок, то он лишается водительских прав. Но эта мера еще не до конца отрабатывается, мы выясняем, кто ставил эти сигналы, которые в принципе не лицензированы, и какой человек их установил, который не имеет в принципе права их устанавливать в силу тех регламентов, которые были прописаны. Выясняя это, мы их конфискуем. А человек, который их установил, подвергается административному штрафу в 25 МРОТ – это 2500 рублей. Я думаю, что и в дальнейшем мы будем эти позиции ужесточать. То есть вопрос, который для нас сегодня немаловажен. Мы выявляем количество незаконных сигналов – а это для нас тоже очень важно. На наш взгляд эти меры, которые мы сегодня дополнительно еще обозначили, будут способствовать непосредственному повышению уровня безопасности на наших дорогах. Но главное заключается в том, чтобы сегодня решить одну главную проблему: и маячки, и номера, и цветораскрашенные специальные машины, которые я сегодня перечислил. Тогда эта проблема имеет решение. Но нам надо главное решить вопросы, связанные с тем, чтобы инженерно-проектировочные работы именно в сфере разгрузки боль-



ших городов-мегаполисов не создавали пробок. И для нас это очень важно. Поэтому здесь должно быть техническое решение. Такие решения есть почти во всех странах мира. Естественно, что каждый идет своим путем. Мы предлагаем перехватывающие автомобильные стоянки. Это когда человек из области приезжает на работу в Москву. Зная, что по Москве проехать очень тяжело. Тогда у метро должна быть автостоянка – парковка. Там, где он мог бы на льготных условиях оставить свой транспорт и войти в метро, отработать в городе, вечером приехать, взять машину и поехать домой. Сегодня, вы сами можете представить: прирост транспорта составляет 3,3 процента. А дороги у нас не расширяются, не усиливаются, поэтому у нас на дорогах серьезные проблемы. Мы эту задачу тоже определяем как одну из самых приоритетных. Эта главная задача, которую нам нужно вместе решить.

**ВОПРОС:** Уточните, пожалуйста, 3,3 процента это прирост за месяц или за год?

**Р.НУРГАЛИЕВ:** За год. Недавно я был в Чите, где прирост транспорта составил 20 процентов, они давно уже такого не знали. Дороги узкие и расширить их, практически, невозможно. Это обусловлено, в частности, и условиями архитектуры: у нас есть историческая архитектура. В Чите сегодня проблема. Я уже не говорю о Санкт-Петербурге, я уже говорю непосредственно о субъектах Федерации. Сегодня мы говорим, что мы не ищем крайнего – это задача комплексная. Это задача – и дорожников, и безопасности, ГИБДД, и транспортников, и науки, наверное, и образования, то есть это комплексная задача. Самое главное, на мой взгляд, – это чтобы человек, который садится за руль, его правовое сознание отвечало тому, что он сегодня является участником дорожного движения. Он должен понимать важность соблюдения правил, прежде всего, и он должен понимать, что лишь полученные в процессе подготовки навыки позво-

лят избежать какого-либо серьезного происшествия на дороге, и он должен понимать, что он тоже несет ответственность. У нас сегодня правовое сознание требует очень серьезного подхода начиная со школьного учреждения. Два часа в школе – этого недостаточно. Думаю, что этому вопросу нужно уделить очень серьезное внимание. Хотя я недавно был в Белоруссии – у них на такие серьезные задачи – при обычной пятидневке – отведена суббота. Когда идут лекции по ОБЖ и мероприятия по поведению в ситуациях, в том числе связанных и с безопасностью дорожного движения. Такие вещи нам нужно серьезно изучать, использовать зарубежный опыт для того, чтобы повысить правосознание и культуру участников дорожного движения. В век технического прогресса без этого мы сегодня никуда не уйдем, но к этому нужно готовить с детского возраста. Уже ребенок должен знать, что на зеленый свет можно идти, на красный нужно стоять, а это сегодня, практически, мало кто знает. Иной раз бывает, что едешь в Москве и видишь, что молодая женщина, мама тащит своего маленького ребенка не по переходу, и думаешь: «Где же ее сознание? Ведь маленький ребенок, который не знает ничего, будет повторять ее действия. И он становится объектом ситуации повышенной опасности».

Каждый год мы должны, могу, к примеру, вам сказать, закрывать одну школу, потому что у нас за год погибает столько детей. У нас погибает ежегодно 35 тысяч граждан. Самый продуктивный возраст 26-42 года. И если еще посмотреть, какая демографическая ситуация, то можете представить, что мы с вами теряем: за 10 лет – 350 тысяч – население большого города. Ежегодно мы тратим на мероприятия, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, на лечение, на погребение тратится где-то 2,4-2,6 процента ВВП – это 380 миллиардов. Можете представить, какие сегодня материальные затраты несет государство. Поэтому еще раз хочу сказать, МВД РФ, правительственная комиссия, которую возг-

лавляет Александр Жуков, очень серьезно относятся к проблеме безопасности дорожного движения. Решать эту проблему нужно комплексно и вместе. Это задача государственная, о чем я сегодня докладывал Президенту России.

**ВОПРОС:** Какие наказания будут нести люди за незаконное использование спецсигнала?

**Р.НУРГАЛИЕВ:** Эта проблема стоит у нас постоянно. Мы отлавливаем, выявляем этих нарушителей, конфискуем спецсигналы и штрафуем людей, которые их используют.

**ВОПРОС:** В чем новизна предложений?

**Р.НУРГАЛИЕВ:** Новизна заключается в том, что оборот специальных средств должен быть упорядочен, чтобы их не продавали в любом магазине. Все должно быть под контролем и лицензировано. Люди должны знать, что за это они будут нести соответствующую ответственность. Мы будем выходить с предложением об ужесточении соответствующих мер.

**ВОПРОС:** У вас нет желания показать пример и поехать без проблескового маячка?

**Р.НУРГАЛИЕВ:** Могу вам честно сказать, три тысячи номеров мы сняли. И мне говорили, что в нашей системе будет сбой – никаких сбоев. Я уже, практически год, езжу на белых номерах, кроме трех адресов, где нужны специальные номера: это Кремль, встречи с членами Правительства и на заседания узкого состава Совета Безопасности. Для меня нет никакой проблемы – мои коллеги все это знают, – если примем такое решение, вообще синие номера отменим, и машины будут только специализированные – те, которые имеют цветовую раскраску. И такое будет – мы готовы на это, потому что мы видим, что сегодня это очень важно. И за неделю по стране мы сняли три тысячи синих номеров, и все нормально – никаких проблем».

## Что осталось без внимания?

По мнению специалистов, давно назрела необходимость резкого увеличения строительства новых дорог, а также реконструкции и ремонта существующих. Пока активно обсуждаются проекты строительства магистралей, обеспечивающих связь России с зарубежными странами: трассы Санкт-Петербург – Москва и Москва – Минск, Западный скоростной диаметр (Санкт-Петербург), Московская центральная кольцевая автодорога. Само строительство требует серьезных средств и длительного времени. Первые участки скоростной автомагистрали «Москва – Санкт-Петербург» появятся, как считают в Минтрансе, только в 2008 году. Возможность резкого увеличения дорожного строительства в целом в стране пока обсуждается автотранспортной общественностью лишь на эмоциональном уровне. Федеральная трасса М-52 «Лена», связывающая Якутию с остальной территорией России, давно уже не обеспечивает, как говорят дорожники, даже «проезжаемости» автомобилей. Федеральная трасса Чита – Хабаровск «Амур», которая связывает Дальний Восток с евро-

пейской частью страны, находится не в лучшем состоянии. Что уж говорить о дорогах, которые не имеют статуса федеральных!

Процесс автомобилизации еще не достиг своего насыщения. Предполагается, что количество автомобилей на 1000 жителей в нашей стране возрастет еще примерно вдвое. Но дороги уже захлебнулись не только в Москве или Санкт-Петербурге, а практически во всех крупных городах страны, в первую очередь в областных и краевых центрах и на подъездах к ним.

Невиданное увеличение «мигалок» вызвано не только стремлением их владельцев к престижу, но и просто желанием политической элиты и состоятельных людей доехать до места назначения без задержек. Если была бы нормальная пропускная способность дорог, то не было бы массового спроса на мигалки.

Вопросы дорожного строительства лежат вне компетенции министерства внутренних дел. Поэтому при всем желании Р.Г.Нургалиев не мог ничего доложить о планах своего ведомства в этом направлении. Не в компетенции министра и другой вопрос – ответственность водителей за нарушения правил дорожного движения. Изменения

в Кодекс об административных правонарушениях принимаются Государственной Думой. После этого их утверждает Совет Федерации и подписывает Президент России.

Что же остается за министерством внутренних дел? Конечно, не только регистрация того, насколько смертоносны российские дороги. Борьба с коррумпированностью инспекторов ГИБДД – это немало и имеет весьма существенное значение.

К слову сказать, такие задачи министр ставит перед своими подчиненными. Причем основную опасность, по его мнению, коррумпированные сотрудники ГИБДД представляют из-за злоупотреблений при приеме на экзаменов на получение водительских удостоверений, а также при прохождении технического осмотра транспортных средств. «Облегчая незаконным путем получение водительского удостоверения или допуская к эксплуатации неисправное транспортное средство, коррумпированные сотрудники, а иногда и их руководители становятся прямыми виновниками гибели людей и искалеченных судеб в ДТП», – заявил Р.Г.Нургалиев в своем обращении к сотрудникам Госавтоинспекции.



*К сожалению, таких дорог в России гораздо меньше, чем надо*

Основным показателем коррумпированности среди сотрудников Госавтоинспекции глава МВД назвал возросшее число должностных преступлений, в том числе взяточничества. По его словам, такое положение дел «далее недопустимо», поэтому в служебных коллективах необходимо создавать обстановку недопустимости использования служебного положения в корыстных целях.

Кроме того, министр пообещал в самое ближайшее время активизировать работы по усилению антикоррупционного контроля за деятельностью подразделений ГИБДД, а также уделять повышенное внимание служебной подготовке личного состава и отбору сотрудников с «высокими морально-этическими качествами, доброжелательных и преданных долгу». Все эти меры, по его мнению, помогут повысить профессионализм и эффективность работы по обеспечению безопасности дорожного движения.

Наконец, Р.Г.Нургалиев призвал всех сотрудников Госавтоинспекции не только требовать соблюдения дисциплины и исполнения закона у граждан, но и самим быть примером в поведении на дорогах, в совершенстве знать нормативные и законодательные акты, а также быть способным первым прийти на помощь пострадавшим. Все требования инспектора, по его мнению, должны быть максимально понятны обычным людям и справедливы. «Необоснованные запреты и придиришки, очереди в подразделениях, формальное отношение к человеческой беде и поборы вызывают раздражение, непонимание и жалобы граждан», – заявил он.

Внедрение автоматизированного контроля соблюдения правил дорожного движения, в первую очередь, скоростного режима – тоже могло бы быть в компетенции инспекции дорожного движения. Важность этого мероприятия объясняется очень просто. Каждое четвертое (26,6%) дорожно-транспортное происшествие связано с несоблюдением водителями скорости движения.

Сейчас, однако, автоматизированный контроль скоростного режима находится в ведении не ми-

нистерства внутренних дел, а министерства транспорта, которое активно изучало имеющийся опыт стран Западной Европы, в первую очередь, Франции.

Первые автоматические скоростемеры, по внешнему виду напоминающие видеокамеры, уже установлены на трассе Москва-Минск. Министр транспорта И.Е.Левитин пригласил журналистов и специалистов других ведомств, а также членов Общественной палаты посмотреть их в действии. Такие приборы будут установлены на наиболее сложных участках федеральных трасс. Специалисты полагают, что только на трассе Москва – Минск их должно быть не менее 100, в масштабах страны – около 700. Стоимость одного контрольного поста со скоростемером – 8 миллионов рублей. В течение года можно оснастить приборами 46 тысяч километров федеральных дорог. На весь проект, по словам министра транспорта, потребуется 4 миллиарда рублей. Но вложенные средства окупятся в течение одного года, максимум – двух лет. К тому же в минтрансе убеждены, что проект не потребует денег из федерального бюджета, так как финансирование будет осуществляться за счет страховых компаний.

Результаты теста на Минском шоссе показали, что по правой полосе дороги с соблюдением скоростного режима двигалось 35% машин, а по левой – всего 2,5%. В режиме «он-лайн» фиксируется скорость автомобиля и передается его изображение на дисплей в контрольный пункт. Видно, какой автомобиль и в какое время превысил скорость. Предполагается, что эти фотографии будут рассылаться нарушителям и станут основанием для взыскания с них штрафа. «Но главное, – считает министр транспорта И.Е.Левитин, – это не получить штраф, а заставить водителей не превышать скорость».

Получить теперь номера машин-нарушителей – не проблема. Однако, пока никакого наказания для водителей не может определено, потому что такой контроль не предусмотрен действующим законодательством. Требуется работа депутатов Государственной Думы для разработки и принятия соответ-



**Борьба с коррупцией – важный элемент повышения безопасности дорожного движения**

ствующего нормативного документа. Пока еще не решено, какая из властных структур будет отвечать за сбор и хранение базы данных о нарушителях, кто займется их выявлением, по какой схеме будет взиматься штраф.

Кроме контроля скорости транспортного потока, автоматизированная система выполняет еще одну важную функцию – на экране в контрольном пункте, куда поступает информация с видеокамеры, в деталях видно состояние дороги. Приборы фиксируют нагрузку на ось, отслеживают передвижение опасных грузов. И эта информация поможет в работе дорожным службам.

Экспериментальный пуск системы наблюдения позволит выяснить, какое оборудование лучше – отечественное или зарубежное. Сейчас на Минском шоссе работают российские приборы, в ближайшее время установят аппаратуру французского и немецкого производства. Отечественные аналоги почти вдвое дешевле, но уступают иностранному по своим техническим характеристикам. Необходимо проверить работу системы в осенне-зимний период, выбрать наиболее каналы связи: оптоволоконные или спутниковые.

О результатах эксперимента министр транспорта планирует доложить на правительственной комиссии по безопасности дорожного движения, которую возглавляет вице-премьер А.Д.Жуков.

Не вызывает сомнений важность внедрения на дорогах страны автоматического контроля скоростного





*Пример «правового нигилизма» на дорогах*

режима, назревшая необходимость борьбы с коррупцией в рядах инспекторов ГИБДД и борьбы с незаконно установленными «мигалками».

Однако, несмотря на важность и своевременность заявленных мер, поставленной проблемы в целом они, увы, решить не могут.

## Сколько раз и где обсуждали проблему смертности на дорогах

Одно из свойств российского менталитета – с жаром обсуждать проблему и даже, возможно, предложить и записать какие-то меры по ее решению, а потом благополучно забыть о ней. В сознании как-то незаметно происходит подмена реального решения проблемы ее обсуждением. Когда же выясняется, что проблема вовсе не решается, то это вызывает удивление и, нередко, очередное обсуждение с принятием очередной программы.

Что-то похожее происходит и в этот раз.

В Государственном Кремлевском Дворце 15 декабря 2004 года прошел Международный транспортный форум по проблемам безопасности дорожного движения, организатором которого выступили

Российская академия наук, Всемирная организация автомобильного транспорта (Международный союз автомобильного транспорта – IRU), Главное управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, Московский автомобильно-дорожный институт (государственный технический университет). В организации и проведении Международного транспортного форума приняли участие Совет Федерации и Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации, Министерство здравоохранения и социального развития Российской Федерации, Министерство по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Российской Федерации, правительства г. Москвы и Московской области, Правительство Санкт-Петербурга, Российский автотранспортный союз, Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), Всероссийское общество автолюбителей, Общество защиты прав водителей, Академия транспорта Российской Федера-

ции. Подробный отчет об этом мероприятии и подготовленных на форуме предложений наш журнал писал в своем февральском номере за 2005 год.

Наш журнал (№4, 2005) писал также о проведенном 18 февраля 2005 года в Центре стратегических исследований (ЦСР) семинаре «Изменение законодательства в области безопасности дорожного движения». В работе семинара по обсуждению предложений сотрудников центра приняли участие начальник департамента ОБДД МВД РФ В.Н. Кирьянов, заместитель руководителя Департамента корпоративного регулирования в экономике Минэкономразвития РФ Ц.В. Церенов, директор Департамента технического регулирования и метрологии Министерства промышленности и энергетики РФ М.К. Глазатова, Руководитель Федерального дорожного агентства О.В. Белозеров, представители экспертного сообщества и заинтересованных ведомств.

Предложенная руководителями ЦСР программа мер была предварена аналитической информацией, которая регулярно используется до сих пор для обоснования актуальности проблемы. В частности, именно там было отмечено, что треть погибших на дорогах страны

– наиболее экономически активное население (26-40 лет), а 20% пострадавших стали инвалидами. В докладе прозвучала и критика в адрес органов власти. Отмечено, что принимаемые государственными институтами меры не дают необходимого эффекта. Масштаб проблемы огромен, постоянно растет, но не осознаваем ни в органах власти, ни в обществе. Фактически отсутствуют разработки по возможным вариантам политики. Есть подпрограмма в Федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России», в которой лишь поставлена задача о необходимости разработки политики, но сама политика отсутствует. Нет данных об эффективности реализации подпрограммы. Финансовые ресурсы на решение проблемы фактически не направляются ввиду отсутствия эффективных способов их использования. Не проводится оценка эффективности принимаемых мер.

Разработанные рабочей группой Центра стратегических исследований меры, как ожидалось, должны были привести к снижению числа погибших в результате ДТП к 2008 году в 2 раза.

Напомним, что это заседание в ЦСР с участием высших должностных лиц в сфере организации дорожного движения состоялось полтора года назад.

Свою программу «Человеческий фактор и автомобиль» разрабатывало правительство Москвы. Эта программа, о которой наш журнал писал в сентябрьском номере за 2005 год, имела своей целью вдвое сократить количество ДТП на дорогах столицы.

Более года как состоялось заседание президиума Государственного совета 15 ноября 2005 г. «О состоянии безопасности дорожного движения и мерах по совершенствованию государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения». На нем со вступительным словом выступил Президент России. В.В.Путин отметил, что «основной причиной подавляющего большинства ДТП является сознательное нарушение и водителями, и пешеходами правил дорожного движения. Мы сталкиваемся

с крайне низкой культурой поведения на дорогах, с безответственностью и правовым нигилизмом». На этом заседании (отчет о нем опубликован январском номере нашего журнала за 2006 год) была обсуждена концепция федеральной целевой программы повышения безопасности дорожного движения.

Сама программа была утверждена постановлением Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. №100. Согласно этому постановлению, был создан специальный орган управления программой: федеральное государственное учреждение «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах». Созданное учреждение для текущего управления программой отнесено к ведению Министерства внутренних дел Российской Федерации и должно иметь предельную численность работников в количестве 70 человек. Министерству внутренних дел Российской Федерации поручено выделить на содержание этого специального учреждения средства в размере 29,7 млн. рублей за счет ассигнований, предусмотренных в федеральном бюджете на 2006 год на реализацию Программы.

Указанная программа была опубликована в «Правовой энциклопедии автотранспортника» (ежемесячное приложение к нашему журналу) в №5 за 2006 год. В ней была зафиксирована цель сокращения к 2012 году количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, в 1,5 раза по сравнению с аналогичным показателем в 2004 году. Ее и назвал «амбициозной» министр внутренних дел. Кстати, по исследованиям Центра стратегических разработок был предложен в феврале 2005 года комплекс мер, решающий задачу снизить число погибших в 2 раза к 2008 году.

### Есть ли результаты?

Именно эту федеральную целевую программу и имел в виду Президент, когда спрашивал министра внутренних дел, когда тому впервые давалось поручение по этому

вопросу. Только от министра требовались, наверное, не новые мероприятия и программы, поскольку еще не выполнены те, с момента принятия которых прошло всего полгода. Нужен был, во-первых, отчет по выполнению принятой федеральной целевой программы, под которую отпущены финансовые средства и текущее управление которой возложено на МВД РФ, и, во-вторых, отчет о полученных первых результатах.

Важнейшими индикаторами программы, как записано в ее паспорте, являются:

снижение транспортного риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. транспортных средств);

снижение социального риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс. населения);

снижение тяжести последствий (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших);

сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий;

сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет;

сокращение количества детей, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий по собственной неосторожности.

Каковы же результаты реализации программы спустя полгода после ее принятия и спустя год с момента проведения заседания президиума Государственного совета под председательством Президента? Как мы знаем, пока самым заметным событием в этой сфере стала борьба за доведение числа автомобилей со спецсигналами до тысячи единиц. Как это повлияет на сокращение смертности на российских дорогах – покажет время.

*Использованы материалы сайтов и СМИ: kremlin.ru/, auto.lenta.ru/, transafety.ru/, Российская газета*

# УЧЕТ ЗАТРАТ – В АВТОШКОЛЕ И НА АВТОПРЕДПРИЯТИИ

**О.А.КУРБАНГАЛЕЕВА,**  
аудитор АГ «РАДА»

## ОТ РЕДАКЦИИ

*Эта статья наверняка будет полезной не только для специалистов автошкол, но и для руководителей и финансовых работников транспортных подразделений компаний различного профиля, а также автотранспортных предприятий. Дело не только в специфике отнесения затрат на содержание и эксплуатацию автотранспорта.*

*Последнее время все шире распространяются нетрадиционные методы организации трудовых отношений с водителями. Заключаются договоры с ними, как с индивидуальными предпринимателями, транспортные средства сдаются в аренду, водители работают на автомобилях, принадлежащих им на праве личной собственности.*

*Эти особенности отражены в предлагаемой вниманию читателей статье. Некоторые из этих форм могут использоваться не только в автошколах, но при коммерческих перевозках грузов и пассажиров.*

*Полезную информацию читатели найдут и по вопросам учета ГСМ.*

*Вместе с тем необходимо обратить внимание на неточности автора в изложении технологического содержания и целей различных видов ремонтов. На основной смысл статьи и ее выводы это не влияет, но надо учитывать, что статья написана аудитором-финансистом, а не инженером-механиком.*

Автошкола является образовательным учреждением. Согласно пункту 6 статьи 33 Закона от 10 июля 1992 г. № 3266-1 «Об образовании», образовательная деятельность подлежит лицензированию.

Порядок получения лицензии утвержден постановлением Правительства от 18 октября 2000 г. № 796 (далее – Постановление № 796). Для этого автошкола должна подать заявление в местное управление образования. Оно заполняется по форме, которая приведена в приложении 1 к Положению о порядке лицензирования образовательных учреждений, утвержденному приказом Минобразования от 17 ноября 1994 г. № 442. К заявлению нужно приложить документы по перечню, указанному в пункте 12 Постановления № 796.

Лицензия выдается на срок не менее трех лет. Следовательно, расходы на ее получение отражаются на счете 97 «Расходы будущих периодов». Они списываются равномерно в течение всего срока действия лицензии на счет 26 «Общехозяйственные расходы».

В налоговом учете затраты на лицензию включаются в состав прочих расходов, связанных с производством и реализацией, равными долями в течение всего срока действия лицензии. Это относится к автошколам, которые определяют облагаемую прибыль методом начисления. При кассовом методе эти затраты можно списать в расходы сразу же после оплаты.

Как правило, плата за теоретический курс обучения взимается перед началом занятий. Выручка же признается в тот момент, когда учеба закончена, и учащиеся получили соответствующий документ о прохождении учебного курса. Поэтому деньги, которые поступили в начале обучения, считаются авансом.

В налоговом учете момент признания выручки зависит от метода, закрепленного в учетной политике фирмы. Если применяется метод начисления, то выручка признается одновременно с ее отражением в бухгалтерском учете. Если же автошкола применяет кассовый метод, то – в момент поступления де-

нег в кассу или на расчетный счет автошколы.

## Пример

В декабре 2003 года автошкола ООО «Вираз» набрала группу учащихся в количестве 20 человек. Теоретические занятия проводятся в школе в течение двух месяцев. Стоимость обучения составляет 1800 рублей, в том числе НДС – 300 рублей. Учащиеся внесли плату за обучение перед началом занятий. «Вираз» ведет учет по методу «начисления».

Практические занятия по вождению оплачиваются отдельно.

Справки об окончании школы выданы учащимся в феврале 2004 года. Ставка НДС в 2004 году – 18 процентов.

В бухгалтерском учете ООО «Вираз» были сделаны такие проводки:

в декабре 2003 года

Дебет 50 Кредит 62 субсчет «Расчеты по авансам полученным» – 36 000 руб. (1800 руб. х 20 чел.) – поступила предоплата от учащихся;

Дебет 62 субсчет «Расчеты по авансам полученным» Кредит 68 субсчет «Расчеты по НДС»

– 6000 руб. (300 руб. х 20 чел.) – учтена сумма НДС по ставке 20 процентов, подлежащая уплате в бюджет;

в январе 2004 года

Дебет 68 субсчет «Расчеты по НДС» Кредит 51

– 6000 руб. – перечислена в бюджет сумма НДС;

в феврале 2004 года

Дебет 62 Кредит 90-1  
– 35 400 руб. (36 000 руб. – 6000 руб. + (36 000 руб. – 6000 руб.) х 18%) – отражена выручка от реализации услуг по обучению с учетом НДС по ставке 18 процентов;

Дебет 90-3 Кредит 68 субсчет «Расчеты по НДС»

– 5400 руб. ((36 000 руб. – 6000 руб.) х 18%) – начислен НДС по ставке 18 процентов;



## Кто сядет за руль?



## Как оформить отношения?

Заклучить договор с **индивидуальным предпринимателем**

- использует собственный автомобиль и самостоятельно его обслуживает, сам учитывает свои доходы и расходы, а также рассчитывает и уплачивает в бюджет налоги

**Штатный работник**

На автомашине предприятия

На собственной автомашине

### Договор **аренды** автомобиля без экипажа:

- при договоре аренды не нужно обосновывать выплату компенсации, так как арендовавший автомобиль может использовать другой водитель;
- при заключении договора аренды автошкола уменьшает свой налог на прибыль (по договору без ограничений);
- ЕСН на сумму арендной платы не начисляется

### Выплачивать **компенсацию** за использование личного автомобиля в служебных целях:

- если водитель отсутствовал на работе (отпуск, командировка или больничный), то сложно обосновать выплату компенсации;
- сумма компенсации уменьшает облагаемую прибыль только в пределах норм;
- ЕСН на сумму компенсации не начисляется

Дебет 68 субсчет «Расчеты по НДС» Кредит 62 субсчет «Расчеты по авансам полученным»

– 6000 руб. – восстановлена сумма НДС, начисленная с полученной предоплаты;

Дебет 62 субсчет «Расчеты по авансам выданным» Кредит 62

– 35 400 руб. – зачтена предоплата в счет погашения задолженности по обучению;

Дебет 62 субсчет «Расчеты по авансам выданным» Кредит 50

– 600 руб. (36 000 руб. – 35 400 руб.) – возвращены учащимся излишне уплаченные деньги.

Принимая наличные деньги от учащихся, автошколы должны использовать контрольно-кассовые машины (ККМ), согласно Закону от 22 мая 2003 г. № 54-ФЗ «О применении ККМ при осуществлении наличных денежных расчетов и расчетов с использованием платежных карт».

На практике автошколы нередко принимают наличные деньги по приходному кассовому ордеру без использования ККМ. За это нарушение они могут быть оштрафованы по статье 14.5 КоАП. Для фирмы сумма штрафа составит от 30 до 40 тысяч рублей. Директор школы и главный бухгалтер заплатят от трех до четырех тысяч рублей.

Некоторые автошколы вместо

ККМ используют бланк строгой отчетности для службы лесных хозяйств по форме, утвержденной письмом Минфина от 20 апреля 1995 г. № 16-00-30-35. Использовать именно эту квитанцию Минфин посоветовал образовательным организациям в своем письме от 2 июня 2000 г. № 04-01-20. Однако, по мнению налоговиков, использовать ее вместо ККМ образовательные организации не должны. На это указано в письме УМНС по г. Москве от 5 сентября 2003 г. № 29-08/48436.

Практические занятия по вождению ведут инструкторы на специально оборудованных автомобилях. Порядок учета расходов на этом этапе обучения зависит от того, как построены трудовые отношения автошколы и инструктора.

Самый простой и удобный для автошколы способ организации занятий по вождению – это заключить договор с индивидуальным предпринимателем. По условиям договора автошкола обязуется направлять предпринимателю учащихся, а предприниматель в свою очередь должен провести с ними занятия по вождению.

Согласно пункту 2 Постановления № 796, индивидуальная трудовая педагогическая деятельность не подлежит лицензированию.

В этом случае предприниматель

использует для занятий собственный автомобиль и самостоятельно его обслуживает. Он также сам учитывает свои доходы и расходы, а также рассчитывает и уплачивает в бюджет налоги. Автошкола при этом не имеет никаких доходов, но и не несет никаких расходов.

Если инструктор по вождению – сотрудник автошколы, то в зависимости от количества часов, отработанных каждым инструктором, автошкола начисляет и выплачивает им заработную плату, удерживает НДФЛ, рассчитывает и перечисляет ЕСН и пенсионные взносы. Начисление заработной платы учитывается по дебету счета 20 «Основное производство».

Если инструктор проводит занятия по вождению на собственной машине, то автошкола может заключить с ним договор аренды автомобиля без экипажа или платить ему компенсацию за использование личного автомобиля в служебных целях.

Гораздо выгоднее арендовать машину у инструктора, поскольку речь идет о работнике предприятия, которому уже выплачивается заработная плата. В отличие от выплаты компенсации выгод здесь несколько.

Во-первых, если инструктор отсутствовал на работе (отпуск, командировка или больничный), то

фирме будет сложно обосновать выплату компенсации. При договоре аренды ничего обосновывать не нужно. Ведь арендованный автомобиль может использовать и другой инструктор.

Во-вторых, при заключении договора аренды автошколы уменьшает свой налог на прибыль. Сумма компенсации, так же как и арендная плата, уменьшает облагаемую прибыль. Однако компенсация учитывается только в пределах норм. Об этом говорится в подпункте 11 пункта 1 статьи 264 Налогового кодекса. Эти нормы невелики. А арендную плату по договору можно учесть без ограничений.

Что касается ЕСН, то не имеет значения – заключить договор аренды или платить компенсацию. В любом случае ЕСН начислять не нужно. Компенсация за использование личного автомобиля не облагается как в пределах норм, так и сверх них (подп. 2 п. 1 ст. 238 НК, п. 3 ст. 236 НК). Сумма арендной платы, выплаченная физическому лицу, не облагается налогом согласно пункту 1 статьи 236 Налогового кодекса.

Инструктор может проводить занятия на автомобиле, принадлежащем автошколе. В этом случае фирма несет все расходы по обслуживанию машины, а также начисляет суммы амортизации.

Расходы на приобретение горюче-смазочных материалов (ГСМ) и на ремонт – это основная часть затрат, связанных с эксплуатацией автомобилей.

В случае заправки автотранспорта бензином через АЗС за наличный расчет бухгалтерия выдает деньги под отчет инструкторам. При этом руководитель автошколы должен утвердить список лиц, получающих деньги под отчет, а также сроки представления авансовых отчетов в бухгалтерию.

Сумма НДС учитывается в стоимости ГСМ (п. 5 ПБУ 5/01). В налоговом учете НДС также включается в их покупную стоимость. Согласно пункту 2 статьи 254 Налогового кодекса, стоимость запасов, относимых на материальные расходы, определяется исходя из цен их приобретения. Налог, включаемый в розничную цену, по сути, является частью этой цены.

Налог с продаж при покупке ГСМ за наличный расчет также включается в их фактическую себестоимость.

Списание ГСМ на затраты производится на основании отчетов инструкторов об использовании полученного топлива. Оно может осуществляться двумя способами.

Во-первых, ГСМ списываются на основании данных о фактически выработанном топливе. При этом необходимо ежемесячно подтверждать остатки бензина в баках автомобилей специальным актом.

Во-вторых, ГСМ можно списывать по нормам расхода, утвержденным руководителем автошколы. Такие нормы устанавливаются с учетом марки, модификации эксплуатируемых автомобилей, степени износа, условий работы и т. д. Или же можно использовать «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте». Они установлены руководящим документом Минтранса от 29 апреля 2003 г. № Р3112194-0366-03.

Основным документом для учета ГСМ являются путевые листы, а также требования-накладные на получение масел с отметкой о пробеге автомобиля с момента последней заправки. Формы путевых листов различны в зависимости от вида транспорта. Они утверждены постановлением Госкомстата от 28 ноября 1997 г. № 78. Для легкового автомобиля используется форма № 3, а для грузового – формы № 4-С и № 4-П.

Обратите внимание: путевой лист следует выписывать в одном экземпляре на один день или смену. Только если водитель выполняет задание более одних суток, путевой лист выдается на более длительный срок.

Для целей налогообложения расходы на ГСМ не нормируются и учитываются в полном объеме (подпункт 11 п. 1 ст. 264 НК):

*«Статья 264. Прочие расходы, связанные с производством и (или) реализацией*

*1. К прочим расходам, связанным с производством и реализацией, относятся следующие расходы налогоплательщика:*

...

*11) расходы на содержание слу-*

*жебного транспорта (автомобильного, железнодорожного, воздушного и иных видов транспорта). Расходы на компенсацию за использование для служебных поездок личных легковых автомобилей и мотоциклов в пределах норм, установленных Правительством Российской Федерации».*

Одними из основных элементов ходовой части автомобиля являются пневматические шины. С 1 июля 1997 года введены Правила эксплуатации автомобильных шин, которые утверждены департаментом химической и нефтехимической промышленности Минпрома, Минтрансом и согласованы с МВД. Эти правила обязательны для исполнения всеми владельцами автотранспортных средств.

Автомобильные шины, которые поступили вместе с автомобилем (на колесах и в качестве «запаски»), учитываются на счете 01 в составе его первоначальной стоимости.

Прочие шины учитываются на субсчете 10-5 «Запасные части». При этом фирме следует организовать отдельный учет новых шин, бывших в употреблении, но исправных и отремонтированной автомобильной резины.

Первоначальная стоимость купленных шин складывается из продажной цены и других затрат, связанных с их покупкой. Снятые с автомобилей шины учитываются по текущей рыночной стоимости.

Обратите внимание: передача в эксплуатацию сезонного комплекта шин не может рассматриваться как ремонт автомобиля. В то же время, поскольку шины в бухгалтерском учете отражаются на счете 10, их передача в эксплуатацию близка по смыслу к передаче материалов в производство. Следовательно, списать их стоимость для целей налогообложения можно только при наличии документов, подтверждающих их использование.

В зависимости от объема и периодичности выполняемых ремонтных работ различают три вида ремонта: текущий, средний и капитальный.

Основная задача текущего ремонта – профилактическая. Его проводят, чтобы предохранить ав-

томобиль от преждевременного износа. Обычно такие ремонты производят систематически, например раз в квартал. Средний ремонт делается с той же целью, что и текущий. Его отличие в том, что он производится реже: как правило, раз в год. При этом в ремонтируемом объекте заменяется часть основных деталей. Если же полностью разбирается двигатель, ремонтируются или заменяются базовые и корпусные детали и узлы, – это капитальный ремонт.

Затраты на ремонт автомобилей учитываются в том отчетном периоде, когда были произведены и отражаются на счете 25 «Общепроизводственные расходы».

В налоговом учете такие затраты относятся к прочим расходам и уменьшают облагаемую прибыль в полном объеме в том отчетном периоде, в котором были осуществлены (п. 1 ст. 260 НК). Причем в регистрах налогового учета автошкола группирует их по отдельным элементам, например стоимость запасных частей и материалов, расходы на оплату труда рабочих-ремонтников, услуги сторонних организаций (ст. 324 НК).

Чтобы равномерно списать затраты на ремонт автомобилей, предприятие может создать резерв на ремонт основных средств.

Владельцы автомобилей обязаны регулярно проходить техосмотр своих машин в ГИБДД (приказ МВД от 15 марта 1999 г. № 190). Автомобили «моложе» пяти лет должны осматриваться раз в два года, более старые машины – каждый год.

Плату за прохождение техосмотров надо учитывать на счете 25. В налоговом учете ее нужно включить в состав прочих расходов, уменьшающих облагаемую налогом прибыль.

Автомобиль подвержен различным опасностям: он может попасть в аварию, его могут угнать. Чтобы уберечься от убытков, автошколы страхуют свои транспортные средства. Договоры страхования могут быть двух видов: договор страхования имущества (ст. 930 ГК) и договор страхования гражданской ответственности (ст. 931 ГК). В первом случае страховая компания компенсирует ущерб от повреждения или угона автомобиля, а во втором – ущерб, причиненный машиной автошколы другой фирме или гражданину.

В бухгалтерском учете затраты на обязательное страхование являются расходами по обычным видам деятельности. Отражать их в учете нужно в том отчетном периоде, к которому они относятся. Единовременный платеж за год фирма отражает на счете 97 «Расходы буду-

щих периодов», а затем ежемесячно списывает его на счет 25 «Общепроизводственные расходы» равными долями.

В налоговом учете расходы по обязательному страхованию включаются в состав прочих расходов в пределах страховых тарифов, утвержденных законодательством. Это установлено пунктом 2 статьи 263 Налогового кодекса. Если же тарифы не утверждены, то затраты по обязательному страхованию включаются в состав прочих расходов в том размере, в котором были фактически уплачены.

Расходы автошколы по добровольному страхованию автомобилей также учитываются при расчете облагаемой базы по налогу на прибыль. Это следует из подпункта 1 пункта 1 статьи 263 Налогового кодекса.

Автошкола, владеющая автомобилями, должна уплачивать транспортный налог. Сумма этого налога учитывается по дебету счета 26 «Общехозяйственные расходы» в корреспонденции с кредитом субсчета 68 «Расчеты по транспортному налогу». В налоговом учете эта сумма учитывается в составе прочих расходов, связанных с производством и реализацией. На это указано в подпункте 1 пункта 1 статьи 264 Налогового кодекса.

## ПЕРЕКРЕСТОК

### Почему россиян гибнет больше, чем немцев

В Федеративной Республике Германии количество погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в расчете на 100 тыс. жителей почти в 3 раза меньше, чем в России. Еще более впечатляет сравнение показателя смертности в расчете на количество зарегистрированных транспортных средств. Россиян на 10 тыс. автомобилей погибает на дорогах ежегодно в 7 раз больше, чем немцев.

Однако члены правительства Германии не намерены считать положение дел с безопасностью автомобильного транспорта удовлетворительным.

Министр транспорта Вольфганг Тифензее объявил о согласованных с субъектами федерации планах многократного повышения штрафов за грубые нарушения Правил дорожного движения. Тифензее заявил, что штраф за существенное превышение скорости на автобанах или несоблюдение минимальной дистанции на скоростных магистралях будет составлять 2000, а за управление автомобилем в состоянии алкогольного или наркотического опьянения – 3000. Представители Гамбурга и Северного Рейна-Вестфалии после обна-

родования этих планов указали, что о конкретных суммах во время переговоров с ними речь не шла, а обсуждалась лишь принципиальная возможность повышения штрафов. Последнее изменение этих сумм было произведено в Германии в прошлом году. По ряду нарушений они уже сейчас могут превышать 500.

*Газета.ru*

### В патрульном автомобиле погиб офицер ГИБДД и пассажир

Дорожно-транспортное происшествие с участием патрульной машины ГИБДД произошло на 217 км трассы «Томск – Колпашево». Патруль ГИБДД сопровождала микроавтобус «Газель» с детьми. В результате столкновения с автомобилем Opel погиб начальник отделения ГИБДД Колпашевского ГОВД, находящийся в тот момент за рулем. Авария унесла жизнь сына его супруги, который находился вместе с матерью в машине. Женщина госпитализирована в тяжелом состоянии.

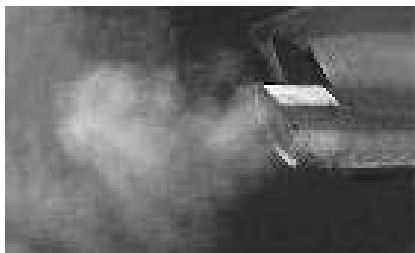
Водитель иномарки, выехавшей на полосу встречного движения, получил неопасную для жизни травму.

*NewsInfo*



# НОРМАТИВЫ ВЫБРОСА ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ

**Ю.А.ПОЛЯКОВ,**  
кандидат технических наук,  
г. Москва



## Решая проблему экологической безопасности

Интенсивный рост мирового и российского автомобильного парка, особенно в крупных городах и промышленных мегаполисах, обуславливает появление ряда проблем, связанных с эксплуатацией подобной техники. Среди них одно из центральных мест занимает задача минимизации загрязнения окружающей среды вредными выбросами отработавших газов двигателей. За последнюю четверть века в результате стремительного увеличения численности автотранспортных средств совокупные выбросы вредных веществ в атмосферу возросли с 4,7 тыс. до 24,3 тыс. т. При этом доля оксида углерода составила 74%, углеводородов – 10%, оксида азота 13,4%, сажи – 0,4%, диоксида серы – 1,8%, свинца – 0,02%.

Поэтому не случайно при разработке нормативной базы, определяющей требования сегодняшнего дня к подвижному составу, эксплуатируемому на российской территории, отечественные законодатели уделяли особое внимание постепенному приведению экологических показателей машин в соответствие с международными нормами на основе Правил ЕЭК ООН.

Одобренная распоряжением Правительства РФ от 16.07.2002 г. № 978-р Концепция развития автомобильной промышленности России на период до 2010 года, предус-

*В настоящее время одной из наиболее актуальных проблем, стоящих перед отечественными автомобилестроителями, является создание автотранспортных средств, отвечающих современным экологическим требованиям. Решение комплексной задачи одновременного снижения выбросов токсичных компонентов вместе с отработавшими газами и повышения качества топлива невозможно без разработки соответствующей нормативно-правовой базы. В связи с этим особый интерес представляет специальный технический регламент, устанавливающий требования к выбросам автомобильной техникой вредных веществ, а также к характеристикам используемого топлива.*

матривающая поэтапную интеграцию российских автопроизводителей в мировой авторынок, предполагала уже к 2004 году полный переход отечественной промышленности на выпуск автотехники, соответствующей требованиям Евро-2.

Частичным решением проблемы обеспечения экологической безопасности было принятие Правительством РФ распоряжения № 1348-р от 24.09.2002 г. В нем был установлен срок прекращения выдачи (с 1.12.2002 г.) одобрений типа транспортного средства на грузовые автомобили и автобусы, оборудованные дизельными двигателями, экологические характеристики которых по значениям выбросов ниже требований пункта 5.2.1 ГОСТ Р 41.49-99. Этим же документом был предусмотрен запрет ввоза на таможенную территорию Российской Федерации импортируемых автомобилей с подобными экологическими параметрами. Однако в указанном распоряжении не были затронуты транспортные средства с бензиновыми моторами, а также легковые машины. Хотя справедливости ради следует отметить, что в какой-то степени этот вопрос был решен в Федеральном законе № 34-ФЗ от 22.03.2003 г. «О запрете производства и оборота этилированного автомобильного бензина в Российской Федерации», вступившем в действие с 1.07.2003 г. Как известно, в этилированный бензин для повышения октанового числа добавляют тетраэтилсвинец, обладающий сильным токсичным действием.

## Особенности спецрегламента

В связи с образовавшимся правовым вакуумом был разработан специальный технический регламент «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ». Этот долгожданный документ уже прошел все стадии обсуждения и согласования с органами исполнительной власти, слушания в Государственной Думе РФ и был утвержден постановлением Правительства РФ № 609 от 12.10.2005 г. Указанный спецрегламент вступил в силу с 21.04.2006 г., т. е. по истечении 6 месяцев со дня его официального опубликования в «Российской газете».

Он устанавливает экологическую классификацию автотранспортных средств (АТС) в зависимости от уровней выбросов вредных веществ с отработавшими газами двигателей внутреннего сгорания и сроки введения повышенных экологических требований к автотранспортным средствам. В соответствии с указанным регламентом, объектами технического регулирования стали: «автомобильная техника, выпускаемая в обращение на территории Российской Федерации; установленные на ней двигатели внутреннего сгорания в части выбросов, а также топливо для таких двигателей».

В частности, были определены экологические классы, а также ка-

тегории и подгруппы автотранспортных средств, относящихся к тому или иному классу (см. табл. 1). Принадлежность к определенному классу определяется соответствием АТС нормативным документам, устанавливающим требования к экологическим характеристикам. Сведения о классе вносятся в действующие на территории России документы, идентифицирующие автомобильную технику. Всего в спецрегламенте предусмотрено 6 классов, включая нулевой.

При классификации АТС на экологические классы все типы автотехники соотносились с техническими нормативами, предусмотренными Правилами ЕЭК ООН, ссылка на которые определяется указанным спецрегламентом. Обозначенная «привязка» к Правилам ЕЭК ООН объясняется рядом причин. Во-первых, вспомним о том, что на основании постановления Совета Министров СССР от 31.10.1986 г. Советский Союз присоединился к Женевскому соглашению 1958 г. В соответствии с разъяснениями МИДа России, названный документ является действующим для нашей страны международным договором по смыслу пункта 4 ст. 15 Конституции РФ и Федерального закона «О международных договорах» от 15.07.1995 г.

Кроме того, следует отметить заключение Российской Федерацией с Европейским Союзом в 1994 г. Соглашения о партнерстве и сотрудничестве, в ст. 55 которого указано, что Россия приняла на себя обязательства «гарантировать, что законодательство будет постепенно гармонизировано с законодательством Европейского Сообщества», в том числе и в отношении технических правил и стандартов. Вместе с тем, Европейский Союз также является участником Женевского соглашения 1958 г., а потому применяемые в странах ЕС директивы, нормирующие выбросы вредных веществ автотранспортными средствами, полностью гармонизированы с соответствующими Правилами ЕЭК ООН.

Поясняя обозначения, приведенные в табл. 1, следует отметить, что автотехника подразделяется на несколько типов. Первый из них включает легковые автомобили ка-

тегории М1, используемые для перевозки пассажиров, в которых предусмотрено не более 8 сидений, кроме кресла водителя. В свою очередь, автобусы подразделяются на следующие категории: М2 максимальной массой не более 5 т и М3 со значением указанного показателя свыше 5 т. При этом в каждом из них предусмотрено более 8 сидений, не считая рабочего места шофера.

Что касается грузовых автомобилей, а также изготовленной на их базе автотехники специального назначения, то в зависимости от их максимальной массы различают 3 категории. Для представителей категории №1 названный параметр не превосходит 3,5 т, а к категории №2 отнесены машины с максимальной массой свыше 3,5 т, но не более 12 т. Если же значение обозначенного показателя превышает 12 т, то такие грузовики входят в категорию №3.

Поскольку в настоящее время наблюдается некоторое отставание российской автопромышленности от мирового уровня, назрела необходимость обеспечения соответствия законодательства в области технического регулирования уровню развития национального автопроизводства. Однако процесс гармонизации норм национального и международного права в области экологической безопасности автотехники не может быть осуществлен одновременно. Вероятно, подобными соображениями и было обусловлено предусмотренное спецрегламентом поэтапное введение новых технических нормативов в отношении автомобильной техники, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации. В частности, требования 2-го экологического класса введены, начиная с даты вступления в силу указанного спецрегламента (т. е. с 21.04.2006 г.), 3-го – с 1.01.2008 г., 4-го – с 1.01.2010 г., 5-го – с 1.01.2014 г.

Соответствие автотехники и установленных на ней двигателей требованиям специального технического регламента будет удостоверяться сообщением, касающимся официального утверждения типа транспортного средства и (или) двигателя, предусмотренным Пра-

вилами ЕЭК ООН, или сертификатом соответствия. Причем, срок действия последнего не может превышать 4 лет.

Помимо обозначенных выше положений, рассматриваемый специальный технический регламент устанавливает повышенные экологические требования к моторным топливам (см. табл. 2). Причем сроки их поставок на российский рынок синхронизированы со сроками начала производства автомобилей соответствующих классов. Вместе с тем, в отношении топлив установлены три экологических класса – 2, 3, 4. Появление 5-го класса, очевидно, предвидится лишь в отдаленной перспективе, а потому требования к нему не были включены в текст специального регламента.

Введение в действие названного документа требует приведения федеральными органами исполнительной власти в соответствие с его положениями ряда нормативно-правовых актов. Кроме того, в перспективе предполагается ликвидировать устаревший парк представителей нулевого и первого экологических классов. В этой связи планируется внести соответствующие поправки в налоговое законодательство, что позволит изменить существующий механизм налогообложения в отношении указанных категорий автотранспорта.

Изучение динамики перехода российскими производителями автомобилей на экологические нормы в соответствии со специальным техническим регламентом, проведенное сотрудниками ФГУП «НАМИ», позволяет надеяться, что к 2010 году все автотранспортные средства, выпускаемые отечественной промышленностью, будут удовлетворять нормам Евро-4. Уже приблизительно подсчитана экономическая эффективность реализации принятого регламента за счет снижения ущерба, наносимого окружающей среде. При этом в 2006 г. предотвращенный ущерб может составить более 50 млрд. руб., а к 2010 г. превысить 70 млрд. руб. Как видим, есть все основания ожидать, что к 2014 году экологические показатели выпускаемых в России автомобилей будут гармонизированы с международными экологическими нормами.

Таблица 1

**Экологическая классификация автомобильной техники  
в зависимости от уровня выбросов вредных (загрязняющих) веществ**

Экологический класс автомобильной техники	Категории и подгруппы автомобильной техники	Нормативные документы, устанавливающие требования к экологическим характеристикам автомобильной техники/технические нормативы выбросов
0	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> максимальной массой не более 3,5 т, N <sub>1</sub> с бензиновыми двигателями	Правила ЕЭК ООН № 83-02, уровень выбросов А
	M <sub>1</sub> максимальной массой свыше 3,5 т, M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> с дизелями	Правила ЕЭК ООН № 49-01
	M <sub>1</sub> максимальной массой свыше 3,5 т, M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> с бензиновыми двигателями	CO - 85 г/(кВт·ч), C <sub>m</sub> H <sub>n</sub> - 5 г/(кВт·ч), NO <sub>x</sub> - 17 г/(кВт·ч), 9-режимный испытательный цикл
1	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> максимальной массой не более 3,5 т, N <sub>1</sub> с бензиновыми двигателями и дизелями	Правила ЕЭК ООН № 83-02, уровни выбросов В, С соответственно
	M <sub>1</sub> максимальной массой свыше 3,5 т, M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> с газовыми двигателями и дизелями	Правила ЕЭК ООН № 49-02, уровень выбросов А
	M <sub>1</sub> максимальной массой свыше 3,5 т, M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> с бензиновыми двигателями	CO - 72 г/(кВт·ч), C <sub>m</sub> H <sub>n</sub> - 4 г/(кВт·ч), NO <sub>x</sub> - 14 г/(кВт·ч), 9-режимный испытательный цикл
2	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> максимальной массой не более 3,5 т, N <sub>1</sub> с искровыми двигателями (бензиновыми, газовыми) и дизелями	Правила ЕЭК ООН № 83-04, уровни выбросов В, С, D соответственно
	M <sub>1</sub> максимальной массой свыше 3,5 т, M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> с газовыми двигателями и дизелями	Правила ЕЭК ООН № 49-02, уровень выбросов В
	M <sub>1</sub> максимальной массой свыше 3,5 т, M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> с бензиновыми двигателями	CO - 55 г/(кВт·ч), C <sub>m</sub> H <sub>n</sub> - 2,4 г/(кВт·ч), NO <sub>x</sub> - 10 г/(кВт·ч) при испытаниях по Правилам ЕЭК ООН № 49-03, испытательный цикл ESC
3	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> максимальной массой не более 3,5 т, N <sub>1</sub> с искровыми двигателями (бензиновыми, газовыми) и дизелями	Правила ЕЭК ООН № 83-05, уровень выбросов А
	M <sub>1</sub> максимальной массой свыше 3,5 т, M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> с газовыми двигателями и дизелями	Правила ЕЭК ООН № 49-04, уровень выбросов А
	M <sub>1</sub> максимальной массой свыше 3,5 т, M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> повышенной проходимости с дизелями	Правила ЕЭК ООН № 96-01
	M <sub>1</sub> максимальной массой свыше 3,5 т, M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> с бензиновыми двигателями	CO - 20 г/(кВт·ч), C <sub>m</sub> H <sub>n</sub> - 1,1 г/(кВт·ч), NO <sub>x</sub> - 7 г/(кВт·ч) при испытаниях по Правилам ЕЭК ООН № 49-03, испытательный цикл ESC
4	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> максимальной массой не более 3,5 т, N <sub>1</sub> с искровыми двигателями (бензиновыми, газовыми) и дизелями	Правила ЕЭК ООН № 83-05, уровень выбросов В
	M <sub>1</sub> максимальной массой свыше 3,5 т, M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> с газовыми двигателями и дизелями	Правила ЕЭК ООН № 49-04, уровень выбросов В <sub>1</sub>
	M <sub>1</sub> максимальной массой свыше 3,5 т, M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> с бензиновыми двигателями	CO - 4 г/(кВт·ч), C <sub>m</sub> H <sub>n</sub> - 0,55 г/(кВт·ч), NO <sub>x</sub> - 2 г/(кВт·ч) при испытаниях по Правилам ЕЭК ООН № 49-03, испытательный цикл ETC
5	M <sub>1</sub> максимальной массой свыше 3,5 т, M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> с газовыми двигателями и дизелями	Правила ЕЭК ООН № 49-04, уровни выбросов В <sub>2</sub> , С



Таблица 2

Основные технические требования к характеристикам топлива для автомобильной техники

Характеристики топлива	Единица измерения	Нормы в отношении автомобильной техники		
		экологического класса 2	экологического класса 3	экологического класса 4
Бензин				
Концентрация свинца, не более	мг/дм <sup>3</sup>	10	5	0
Концентрация серы, не более	мг/кг	500	150	50
Объемная доля углеводородов, не более:				
ароматических	процентов	не установлена	42	35
олефиновых	процентов	не установлена	18	18
Объемная доля бензола, не более	процентов	5	1	1
Массовая доля кислорода, не более	процентов	не установлена	2,7	2,7
Давление насыщенных паров с учетом климатических условий:				
в летний период	кПа	45-80	45-80	45-80
в зимний период	кПа	50-100	50-100	50-100
Отложения на впускных клапанах и в камере сгорания		не установлены	соответствие европейским бензинам для автомобильной техники экологических классов 3 и 4*	
Дизельное топливо				
Цетановое число, не менее		49	51	51
Плотность при 15 °С	кг/м <sup>3</sup>	820-860	820-845	820-845
Массовая доля полициклических ароматических углеводородов, не более	процентов	не установлена	11	11
Концентрация серы, не более	мг/кг	500	350	50
Фракционный состав – 95 % объема перегоняется при температуре не более	°С	360	360	360
Смазывающая способность, не более	мкм	460	460	460

\* Определяется на стадии подготовки

ПЕРЕКРЕСТОК

Глава МВД сообщил численность погибших на дорогах

Ежедневно в России в авариях на дорогах гибнет более 100 человек, среди них трое-четверо – дети, заявил министр внутренних дел РФ Рашид Нургалиев.

«Ежегодно на дорогах страны мы теряем 35 тысяч населения, каждый день в ДТП гибнет более ста человек, из них три-четыре ребенка. В ДТП мы теряем самое продуктивное население в возрасте 26-40 лет», – сказал министр в среду в Ростове-на-Дону на координационном совещании, посвященном вопросам безопасности на дорогах.

В то же время он подчеркнул, что критическая ситу-

ация в области безопасности дорожного движения отражается и на экономической ситуации в стране. «Ежегодно на помощь пострадавшим в ДТП государство выделяет 380 миллиардов рублей», – уточнил Нургалиев.

Он также добавил, что ежегодный прирост автотранспорта в РФ составляет 3,3%, в связи с чем «развитие автодорог не только отстает, но и не выдерживает никакой критики».

**Сергей РУДКОВСКИЙ**  
www.rian.ru

# АККУМУЛЯТОР БЕЗ ПРОБЛЕМ

## КРИТЕРИИ ВЫБОРА АКБ

Перед тем, как отправиться в магазин за покупкой аккумуляторной батареи, необходимо определиться с параметрами, которым она должна соответствовать, чтобы нормально функционировать в сочетании с другим электрооборудованием автомобиля. Основные из этих параметров следующие:

- электрическая (номинальная) емкость, А·ч;
- значение пускового тока (тока стартерного разряда при регламентированном напряжении на полюсных выводах в режиме пуска двигателя автомобиля), А;
- размеры корпуса АКБ;
- масса АКБ.

Разберемся с этими значениями более детально.

Для режима пуска автомобильного двигателя от АКБ требуется как необходимый запас энергии – достаточная электрическая емкость, так и высокая мощность при разряде. Разработчики и основные потребители АКБ установили для различных режимов разряда нормативные величины токов и напряжений, измеряемых на полюсных клеммах. Нормативные документы на АКБ, как правило, регламентируют два наиболее важных режима разряда: режим определения емкости батареи и стартерный режим при отрицательной температуре.

### Электрическая емкость

Электрическая емкость характеризует количество электричества, которое способна отдать АКБ при длительном режиме разряда. Электрическая емкость батареи определяется либо при 20-часовом разряде, либо в режиме резервной емкости.

Номинальная электрическая емкость – емкость 20-часового разряда АКБ. Именно ее пока регламентируют в большинстве нормативных документов европейских про-

изводителей, в российском ГОСТ 959-2002, вступившим в действие с июля 2003 года, и указывают на этикетке АКБ. Для определения номинальной емкости батарею непрерывно разряжают при температуре 25°C током, равным 0,05C20 (0,05 от величины номинальной емкости, указанной производителем при 20-часовом режиме разряда). Например, для АКБ емкостью 60 А·ч ток разряда составляет 3 А, а для АКБ, емкостью 90 А·ч – 4,5 А. При определении номинальной емкости разряд прекращается при напряжении 10,5 В на 12-вольтовой батарее.

Резервная емкость – это запас емкости АКБ, измеренный в минутах при разряде током в 25 А для батарей любой емкости при температуре 27°C. Она приблизительно соответствует времени движения автомобиля при выходе из строя его генератора. Для АКБ номинальной емкостью 55 А·ч резервная емкость составляет 85-90 мин. Это значит, что при выходе из строя генератора, автомобиль сможет двигаться еще примерно 1,5 часа за счет энергии АКБ, полностью заряженной на момент поломки.

### Мощность аккумулятора

Как известно из электротехники, мощность характеризуется произведением разрядного тока на среднее напряжение в цепи за конкретный промежуток времени.

$$P = I \cdot U, \text{ где:}$$

$I$  – ток при разряде;

$U$  – среднее арифметическое значение разрядного напряжения, измеренного через равные промежутки времени.

У свинцовых батарей с ростом разрядного тока при стартерном режиме разряда (режиме разряда батареи при пуске двигателя стартером) величина среднего напряжения заметно уменьшается. Поэтому, учитывая постоянство пускового тока, чем большая мощность

затрачивается батареей при пуске двигателя, тем ниже будет напряжение на ее выводах, тем медленнее двигатель будет вращаться стартером. Чем выше мощность АКБ, тем быстрее стартер будет «крутить» двигатель, тем легче осуществить его запуск. Для сравнения мощностей батарей достаточно сравнить их пусковой ток (больше ток – больше мощность), приведенный к единой методике испытаний (EN, SAE, IEC, ГОСТ и др.).

Стартерный разряд (за рубежом – короткий разряд) заявленным производителем током, проводится с определенной продолжительностью (непрерывно или в прерывистом режиме) до установленного напряжения. При этом, в нормативных документах указывают промежуточные интервалы от начала разряда (5, 10 или 30 сек.), в течение которых контролируют величину напряжения АКБ в процессе разряда. Запас энергии батареи, характеризующийся временем стартерного разряда, показывает, как долго она сможет обеспечивать попытки запуска двигателя. Попросту говоря, чем больше емкость АКБ, тем больше в запасе у автолюбителя попыток запустить двигатель.

Первоначально выбор АКБ производят разработчики пусковой системы двигателя автомобиля. При этом в расчете применяют разрядные характеристики АКБ при состоянии заряженности 75% на 3-ей попытке стартерного разряда. Температурные условия пуска двигателя задает разработчик автомобиля. Как правило, температура пуска карбюраторного двигателя на товарных маслах принимается -20°C, а для дизельных двигателей до -15°-17°C. Для последних при более низких температурах предполагается применение средств облегчения пуска (аэрозоль, подогрев топлива, масла, воздуха и т.д.). Подобные же средства облегчения в зимних условиях могут применяться и для пуска карбюраторных

двигателей (легковых, грузовых) автомобилей. Выбранную разрабатчиком по разрядным характеристикам стартерную АКБ после лабораторных и эксплуатационных испытаний записывают в технический паспорт автомобиля. По этому документу автовладелец, как правило, осуществляют замену вышедшей из строя старой АКБ на новую.

На современных стартерных батареях разных производителей указывают показатели в различных режимах их определения. Не каждый автолюбитель может понять, в чем различие тока разряда по DIN (Германия) или ТУ (Россия) оттока разряда по SAE (США) или EN (стандарт Евросоюза). Внешне очевидно, что значение тока по SAE, EN (Европейский союз) или по новому ГОСТ 959-2002 существенно больше, чем по ТУ (ГОСТ 959-91) или устаревшему DIN-43539 ч. 2. При разряде этими токами на полюсных выводах АКБ предполагают разные по величине напряжения. При температуре электролита -18°C разряд токами по SAE и EN предполагает напряжение на полюсных выводах АКБ 7,2 В на 30-й секунде (SAE) или 7,5 В на 10-й секунде (EN или ГОСТ 959-2002), а при токах по DIN и ТУ (ГОСТ 959-91) напряжение при разряде должно быть не менее 9,0 В на 30-й секунде. С учетом этих показателей выбор АКБ может быть успешным, если иметь в виду, что соотношение разрядного тока по SAE и EN к току по DIN и ТУ равно 1,7 (IEN = 1,7-1 DIN). Если на конкретной АКБ указан ток по одному из стандартов, то через этот коэффициент можно определить значение тока разряда по другому стандарту.

#### Пояснения к некоторым критериям выбора

Пусковой ток новой батареи должен быть не ниже, чем у старой (заменяемой). При этом не следует брать новую АКБ с меньшей электрической емкостью (А-ч). Дело в том, что при некоторых режимах работы двигателя (холостой ход) и малых дневных пробегах автомобиля, АКБ в темное время «помогает» генератору питать включенные потребители. При малой собственной

разряда при этом может быть более 40-50%, что приведет к снижению работоспособности АКБ в режиме пуска двигателя. Повторяющиеся глубокие разряды АКБ приводят к сокращению ее ресурса. Таким образом, выбирая АКБ, надо учитывать величину пускового тока, значение электрической (номинальной) емкости, расположение полюсных выводов (полярность) прямая, когда клемма «минус» справа; полярность обратная, когда клемма «плюс» справа), габаритные размеры (в основном по длине) и способ крепления АКБ. Паспортные показатели АКБ характеризуют ее потенциальные возможности. Однако, выбирая АКБ, необходимо помнить, что в процессе эксплуатации ее состояние во многом зависит от режима и условий работы автомобиля.

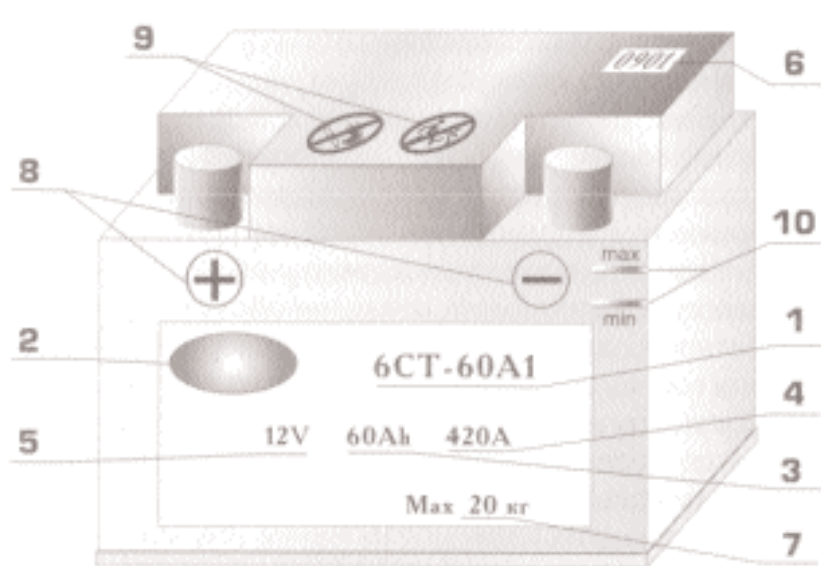
Можно ли применять АКБ с большей емкостью, чем была? Справится ли генератор с ее зарядом? Справится, если АКБ не разряжать на автомобиле полностью, на всю емкость. На пуск двигателя от АКБ любой емкости требуется, примерно, одно и то же количество электричества (на 1 -3 попытки пуска по 5-10 сек.). Это же количество (А-ч) генератор должен вернуть в АКБ после пуска двигателя. Другое дело, что полный запас емкости (энергии) в этих АКБ будет различным. Работа щеточно-коллекторного узла стартера будет более нап-

ряженной при установке АКБ большей емкости: ускоряется износ щеток и контактной поверхности коллектора.

Выбор АКБ по габаритным размерам и полярности определяется отличительными особенностями автомобиля (площадка под АКБ, длина проводов). Не всегда можно установить АКБ с прямой полярностью на место АКБ с реверсной (обратной) полярностью из-за недостаточной длины проводов. Кроме того, выступающие над поверхностью крышки АКБ полюсные выводы могут не дать закрыть крышку капота.

Выбранную разработчиком по разрядным характеристикам стартерную АКБ после лабораторных и эксплуатационных испытаний записывают в технический паспорт автомобиля. По этому документу автовладелец, как правило, осуществляют замену вышедшей из строя старой АКБ на новую.

На современных стартерных батареях разных производителей указывают показатели в различных режимах их определения. Не каждый автолюбитель может понять, в чем различие тока разряда по DIN (Германия) или ТУ (Россия) оттока разряда по SAE (США) или EN (стандарт Евросоюза). Внешне очевидно, что значение тока по SAE, EN (Европейский союз) или по новому ГОСТ 959-2002 существенно больше, чем по ТУ (ГОСТ 959-91) или ус-



**Рисунок 1. Типовая маркировка, применяемая на АКБ, выпускаемых в России и Европе**



таревшему DIN-43539 ч. 2. При разряде этими токами на полюсных выводах АКБ предполагают разные по величине напряжения. При температуре электролита -18°C разряд токами по SAE и EN предполагает напряжение на полюсных выводах АКБ 7,2 В на 30-й секунде (SAE) или 7,5 В на 10-й секунде (EN или ГОСТ 959-2002), а при токах по DIN и TY (ГОСТ 959-91) напряжение при разряде должно быть не менее 9,0 В на 30-й секунде. С учетом этих показателей выбор АКБ может быть успешным, если иметь в виду, что соотношение разрядного тока по SAE и EN к току по DIN и TY равно 1,7 ( $I_{EN} = 1,7 \cdot I_{DIN}$ ). Если на конкретной АКБ указан ток по одному из стандартов, то через этот коэффициент можно определить значение тока разряда по другому стандарту.

## ТИПОВАЯ МАРКИРОВКА АКБ

На каждой батарее в соответствии с требованиями международных стандартов должна быть маркировка, содержащая информацию о её напряжении, номинальной емкости, назначении и конструктивном исполнении. На рис. 1 показана типовая маркировка, применяемая на АКБ, выпускаемых в России и Европе.

1. Маркировка российских АКБ, наносимая в соответствии с требованиями ГОСТ 959-91 и ГОСТ 959-2002, выполняется по следующей схеме:

«6 СТ-60 А1»

(1) (2) (3) (4)

– Цифра, указывающая число последовательно соединенных аккумуляторов в батарее (6 или 3), характеризующая её номинальное напряжение (12 или 6 В соответственно).

– Буквы, характеризующие назначение батареи по функциональному признаку (СТ – стартерная).

– Число, указывающее номинальную емкость батареи в ампер-часах (А-ч).

– Буквы или цифры, которые содержат дополнительную информацию об исполнении батареи (при необходимости) и материалах, примененных для её изготовления, например: «А» – с общей крышкой,

буква «З» – залитая и полностью заряженная (если ее нет – батарея сухозаряженная), слово «необслуживаемая» – для батарей, соответствующих требованию ГОСТ по расходу воды, «Э» – корпус-моноблок из эбонита, «Т» – моноблок из термопластичной пластмассы, «М» – сепаратор типа мипласт из поливинилхлорида, «П» – сепаратор-конверт из полиэтилена.

Например, условное обозначение батареи «6СТ-60А1» указывает, что батарея состоит из шести аккумуляторов, соединенных последовательно. Таким образом, её номинальное напряжение 12 В. По своему назначению батарея стартерная, её номинальная емкость – 60 А-ч при 20-часовом режиме разряда. Батарея изготовлена в моноблоке с общей крышкой в сухозаряженном исполнении.

После условного обозначения батарей, предназначенных для внутреннего рынка, указывают обозначение технических условий на батарею конкретного типа, а батарей, предназначенных на экспорт – обозначение ГОСТ 959-91. Сплав, из которого изготовлены токоотводы и электроды, иногда указывают в рекламных целях. Условное обозначение батарей, применяемое большинством европейских производителей, представляет собой пятизначный код по немецкому стандарту DIN (например 560 19) или девятизначный код по международному стандарту ETN (например 560 059 042).

В структуре кодов как по DIN, так и по ETN, значение первых трех цифр одинаково. Они показывают номинальное напряжение и емкость батареи. Для 6-вольтовых батарей первые три цифры (от 001 до 499) представляют собой номинальную емкость в ампер-часах. Для наиболее распространенных 12-вольтовых АКБ номинальную емкость можно получить, вычитая 500 из трехзначного числа (от 501 до 799). Таким образом, если первая цифра обозначения равна 5, то емкость батареи от 1 до 99 А-ч, если 6 – от 100 до 199 А-ч, а если 7 – от 200 до 299 А-ч.

Например, емкость батареи типа 560 19 (по DIN) или 560 059 042 (по ETN) – 60 А-ч. Последние две цифры в обозначении по DIN и вторая

тройка цифр в обозначении по ETN характеризуют размеры и тип полюсных выводов, конструкцию крепежных элементов, тип газоотвода, тип крышки, наличие ручек и вибропрочность данного варианта конструктивного исполнения АКБ.

Число из трех последних цифр в обозначении по ETN составляет 0,1 от величины тока холодной прокрутки по EN. Для приведенного выше примера ток холодной прокрутки равен:

$$1-042 \times 10 = 420 \text{ A.}$$

Для сопоставительного пересчета величины тока по EN в DIN применяют коэффициент 1,7:

$$I_{EN} = 1,7 \cdot I_{DIN}$$

Американские производители формируют условное обозначение в соответствии с требованиями стандарта SAE (США). Обозначение состоит из номера типоразмерной группы и тока холодной прокрутки при -18°C. Например, батарея типа A24410 относится к типоразмерной группе 24 (260x173x225 мм), а ее ток холодной прокрутки по методике SAE равен 410 А при -18°C.

Кроме вышеуказанных обозначений маркировка батареи должна содержать следующие данные:

2 – товарный знак завода-изготовителя;

3-60 Ah – номинальная емкость в Ампер-часах (А-ч или Ah);

4-420 A – пусковой ток – ток холодной прокрутки при -18°C в Амперах (А). Действующий ГОСТ 959-91 содержит требования по параметрам стартерного разряда по аналогии с DIN 43539 ч. 2. В новом стандарте ГОСТ 959-2002, вступающим в силу с июля 2003 года, предусмотрено изменение параметров стартерного разряда в соответствии с EN 60095-1. Поэтому, начиная с указанной даты, в маркировке всех российских АКБ величина тока холодной прокрутки вырастет примерно в 1,7 раза лишь за счет изменения метода его определения;

5-12V – номинальное напряжение в Вольтах (В или V);

6-0901 – дата изготовления (две цифры – месяц, две цифры – год изготовления);

7-20 kg – масса батареи в состоянии поставки с завода;

8 – «+» и «-» – знаки полярности;

9 – предупреждающие знаки, например: опасно-едкое вещество,

не курить, не кантовать, не давать детям и т.п.;

10 – уровень залитого электролита (min, max или другие обозначения предельных уровней).

Вся маркировка, предусмотренная требованиями стандартов, наносится на корпус или крышку батареи одним из двух методов:

– шелкография, то есть нанесение краски по специальному трафарету;

– самоклеющиеся этикетки.

В обоих случаях маркировка должна быть четкой, устойчивой к воздействию влаги и электролита, сохраняться в течение всего срока эксплуатации АКБ.

### ЗАЛИТАЯ ИЛИ СУХОЗАРЯЖЕННАЯ АКБ?

При покупке залитых аккумуляторных батарей положительным является то, что такая батарея продается в состоянии, пригодном к немедленному использованию. Покупателю не требуется покупать электролит и заливать его в батарею. Надо учесть, что изготовитель при заливке аккумуляторных батарей использует электролит высшего сорта, содержащий минимально допустимые количества примесей, в то время как качество продаваемого электролита нередко бывает весьма сомнительным.

Кроме того, качество залитой и заряженной батареи при ее покупке можно и нужно тщательно проверить, а качество сухозаряженной батареи можно будет определить только после приведения ее в действие по приложенной инструкции.

Единственное преимущество сухозаряженных аккумуляторных батарей – возможность длительного хранения (3-5 лет) без изменения их основных свойств, кроме потери сухозаряженности после первого года хранения.

Сухозаряженная аккумуляторная батарея не готова к немедленному применению. Она требует заливки электролита и пропитки (от 0,3 до 1 часа), с последующим зарядом (можно на автомобиле) до выравнивания плотности электролита по всем ячейкам со значением плотности залитого электролита. После

хранения более одного года время заряда после заливки и пропитки электролита составит не 3-4 часа, как в первый год хранения, а вырастет до 6-10 часов.

При покупке необходимо внимательно осмотреть целостность корпуса АКБ, наличие этикеток с обозначениями и показателями.

### ОБСЛУЖИВАЕМАЯ ИЛИ НЕОБСЛУЖИВАЕМАЯ АКБ?

В настоящее время производят несколько исполнений стартерных аккумуляторных батарей, которые можно характеризовать термином необслуживаемые (об их особенностях рассказано в разделе 1.2).

За последние 20-25 лет АКБ стали легче, мощнее в режиме пуска двигателя; значительно увеличено время полного снижения уровня резервного объема электролита над блоками пластин при нормальной эксплуатации. В результате появились конструкции АКБ, исключающие возможность доливки дистиллированной воды для поддержания уровня электролита над пластинами в ячейках. Однако, во всех типах стартерных свинцово-кислотных АКБ основные электрохимические реакции при заряде, разряде и бездействии сохранились. Хотя интенсивность разложения воды из электролита в газ при заряд-но-разрядных процессах в стартерных аккумуляторных батареях значительно уменьшилась, интенсивность снижения в эксплуатации уровня электролита над пластинами как зависела, так и зависит от режима работы (суточного пробега) автомобиля и технических показателей его зарядной системы. Следовательно, с первого дня работы плотность электролита в АКБ может повышаться от первоначального значения с интенсивностью, значительно зависящей от условий работы. Стационарный заряд аккумуляторной батареи приводит к более быстрому снижению уровня электролита. У АКБ без доливочных отверстий не указаны ограничительные режимы подзаряда самими владельцами. Отсутствие возможности доливать дистиллированную воду для поддержания

уровня резервного электролита объективно сокращает возможный ресурс аккумуляторной батареи в широком диапазоне отклонения эксплуатационных факторов от штатных режимов. Поэтому своевременная доливка дистиллированной воды в батарею с пробками позволяет снизить негативное влияние высокой плотности электролита на ее последующий ресурс.

Только АКБ, которая работает при минимальном воздействии негативных факторов, может достигать расчетных значений по продолжительности ресурса. Определенное количество батарей (без пробок для доливки) в эксплуатации после устранения дефекта в электрооборудовании оказывается непригодным к дальнейшей работе из-за низкого уровня и высокой концентрации электролита. По этой причине резко снижается отдача энергии. В более выгодных условиях после устранения дефекта в электрооборудовании оказываются АКБ, имеющие отверстия с пробками для доливки дистиллированной воды. В случае отказа аккумуляторной батареи в работе, измерение плотности электролита по ячейкам позволяет быстро и с высокой объективностью установить его причину: дефект в какой-либо ячейке, глубокий разряд или обрыв цепи внутри АКБ. Низкая плотность электролита в одной из ячеек указывает на наличие дефекта в ней (короткое замыкание между пластинами в блоке). Одинаково низкая плотность электролита во всех ячейках связана с глубоким разрядом всей батареи. При обрыве цепи разряда внутри АКБ плотность электролита по ячейкам, практически, одинаковая. Доступность замера плотности электролита в ячейках аккумуляторной батареи позволяет получить объем информации о ее состоянии простейшим способом, без проведения заряда и последующего тестирования.

### ГАРАНТИЙНЫЙ СРОК СЛУЖБЫ АКБ

При изготовлении АКБ сбой в работе оборудования могут привести к смещению отдельных сепараторов, перекоосу пластин в блоке при

сварке мостика, укороченному конверт-сепаратору на уровне (либо ниже) верхней части пластин, повреждению сепаратора при сборке блока, низкому качеству сварки отдельных соединений сквозь перегородку смежных блоков пластин, а также сварке выводных борнов с втулками полюсных выводов АКБ, образованию «холодных» спаев ушек пластин и мостика. Хотя общее количество дефектных батарей – доли процента, из-за несовершенства контроля часть из них попадает в продажу, особенно при поставке батарей в сухозаряженном исполнении. Реализация АКБ, как и всякой продукции, сопровождается гарантийным обязательством продавца на безотказную работу изделия (при соблюдении правил обслуживания и технических норм на условия его работы) на определенный календарный срок, в течение которого дефект изготовления может себя обнаружить. Этот срок, обычно составляющий 1-2 года, и принято называть гарантийным.

ГОСТ 959-91 и новый ГОСТ 959-2002 гарантируют 18-месячную эксплуатацию со дня ввода сухозаряженных АКБ в работу или со дня продажи через розничную торговую сеть. Но есть ограничение по пробегу автомобиля за этот срок – не более 60 000 км. Эти показатели приняты для АКБ традиционного исполнения на сурьмяных (5,5-6,5% сурьмы) электродах. Для более совершенных, так называемых «необслуживаемых» АКБ (на малосурьмяных электродах), гарантийный срок эксплуатации – 24 месяца при пробеге автомобиля за этот срок не более 75 000 км.

Обычно дефект выявляется в течение 3-8 месяцев работы АКБ на автомобиле. Поэтому ее всегда можно успеть заменить по гарантии на новую. Отказавшую АКБ вскрывают, выявляют вид дефекта, составляют акт.

## РЕАЛЬНЫЙ И РЕГЛАМЕНТИРУЕМЫЙ СРОК СЛУЖБЫ АКБ

### Реальный срок службы

В отличие от гарантийного срока реальный (фактический) срок

службы стартерной батареи полностью зависит как от её качества, так и от условий работы автомобиля, качества техобслуживания батареи и технических показателей изделий электрооборудования.

Условия работы на автомобиле могут существенно различаться. Например, бывает летняя или круглогодичная его эксплуатация. Среднегодовой пробег колеблется от 6-10 тыс. до 80-120 тыс. километров. При этом могут резко различаться показатели работы электрооборудования, в особенности генератора и регулятора напряжения. Большое значение имеет и режим работы различных потребителей энергии, а также наличие дополнительного (нештатного) электрооборудования. Все это приводит к тому, что фактический срок службы стартерных батарей имеет значительный разброс по величине.

Наиболее короткий срок «жизни» у АКБ классического исполнения, установленных на автомобилях, работающих в режиме «такси». Интенсивный режим эксплуатации таких машин создает ускоренный, пропорциональный пробегу износ электродов батареи, который по времени может составлять лишь около 1,5 календарных лет. У автомобилей (как личных, так и служебных) с усредненным режимом эксплуатации (при пробеге 15-20 тыс. км в год) срок работоспособности АКБ может доходить до 4-х лет, но лишь при условии неукоснительного соблюдения требований по их техническому контролю и обслуживанию. На практике имели место случаи, когда отдельные батареи на легковых автомобилях успешно работали 6-8 лет. Выход батареи из строя при отсутствии производственного дефекта обусловлен износом пластин, который непрерывно (с различной интенсивностью) происходит, начиная от момента заливки электролита и первой зарядки АКБ. Следует помнить, что максимально длительный срок надежной работы аккумуляторной батареи является результатом внимательного отношения к ней и к состоянию электрооборудования со стороны водителя.

### Регламентируемый срок службы

Директивные сроки службы АКБ в прежние годы устанавливались руководителями автопредприятий и таксомоторных парков на основании показателей по сроку службы в эксплуатации, установленных ГОСТ 959-91. При этом, контроль за техническими показателями системы электрооборудования автомобилей входил в обязанность водителя автомобиля и специалистов технических служб.

Средний срок службы по ГОСТ 959-91 и по ГОСТ 959-2002 составляет:

- 24 месяца при пробеге в пределах этого срока не более 90 000 км – для сурьмяных АКБ (более 5% сурьмы в сплаве токоотводов);
- 48 месяцев при пробеге в пределах этого срока не более 100 000 км – для необслуживаемых батарей.

## ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ ПОКУПКЕ АКБ

При покупке стартерной аккумуляторной батареи на автомобиль необходимо решить следующие вопросы:

- уточнить тип, электрические показатели и габариты старой (заменяемой) АКБ, способ ее крепления;
- узнать тип и электрические показатели новой (покупаемой) АКБ, которые должны быть не ниже, чем у старой. При одинаковом значении емкостей (новой и старой АКБ) значение пускового тока у новой АКБ может быть больше (при одинаковых режимах их определения), что должно способствовать более надежному режиму пуска двигателя в зимний период;
- выбрать аккумуляторную батарею, у которой форма исполнения полюсных выводов и их расположение (прямая и обратная полярность) как на старой батарее, поскольку у легкового автомобиля длина проводов для подключения может оказаться недостаточной, если попытаться установить АКБ другой полярности;
- определиться с необходимым исполнением батареи: в продаже имеются АКБ как сухозаряженного исполнения, так и залитые электро-



литом и заряженные. При срочной замене необходимо брать залитую и заряженную АКБ. Она готова к работе в отличие от сухозаряженной АКБ, которая требует заливки, пропитки и последующего заряда до выравнивания плотности электролита по всем ячейкам до значения плотности залитого электролита (более подробная информация о заряде батареи – в главе 4.2);

– на прилавке необходимо освободить АКБ (как сухозаряженную, так и залитую электролитом) от упаковки и осмотреть целостность корпуса АКБ, наличие этикеток с обозначениями и показателями.

При покупке аккумуляторной батареи, готовой к работе, не отходя от прилавка необходимо попросить продавца сделать следующие действия:

– удалить упаковку (пленку, картон);

– в батареях, имеющих пробки заливных горловин, проверить уровень и плотность электролита;

– замерить напряжение разомкнутой цепи (НРЦ) на полюсных выводах;

– проверить на разряд (нагрузку) устройством, дающим информацию о состоянии работоспособности АКБ на момент продажи.

Выполнение этих операций позволяет обнаружить механические повреждения корпуса АКБ, убедиться в необходимой ее заряженности и работоспособности.

Плотность электролита в новой батарее должна быть не ниже 1,25 г/см<sup>3</sup>, а ее НРЦ (напряжение разомкнутой цепи) – не ниже 12,5 В при положительной температуре. Нап-

ряжение при разряде на нагрузочную вилку не должно меняться в течение 3-5 секунд.

Если показатели проверяемой батареи не удовлетворяют покупателя, он вправе от нее отказаться, либо поменять на другую. Замеренные показатели АКБ должны быть занесены в гарантийный талон при его заполнении продавцом, так как он будет востребован при последующих претензиях к аккумуляторной батарее. Незаполненный гарантийный талон не дает права на предъявление претензий по гарантийным обязательствам.

Уточните, каковы особенности данной батареи, как контролировать ее состояние при последующей эксплуатации.

*По материалам журнала «Транспортный цех»*

## ПЕРЕКРЕСТОК

# Фото на память

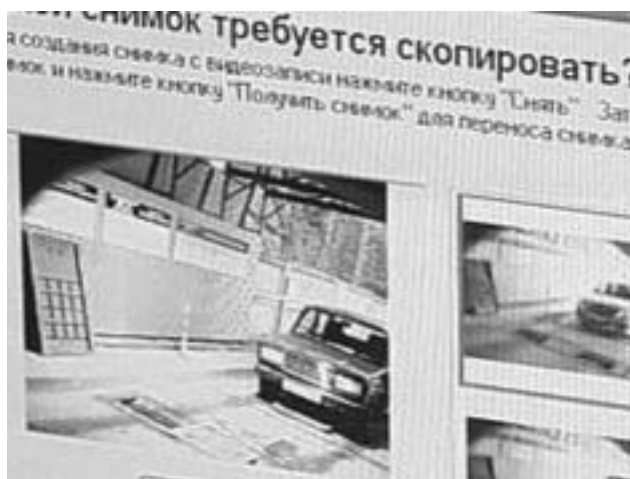
С обратной стороны квитанции о техосмотре теперь можно увидеть фото на память. Это доказательство, что хозяин автомобиля техталон вовсе не купил, а по-честному прошел диагностику. Оборудовать станции web-камерами стали по настоятельной просьбе самарской ГИБДД. К предложению, от которого нельзя отказаться, частники подошли с пониманием. Бизнес специфический, большинство владельцев станций в прошлом сами милиционеры, так что с инспекторами говорят на одном языке.

Владимир Дроздов, директор сети станций техобслуживания: «Внедрение такого средства технического диагностирования, как фотофиксация, конечно, сократит число случаев недоброкачественного техосмотра и выпустит на дорогу больше «здоровых» автомобилей».

По формулировке ГИБДД это называется «борьбой за качество». Формальная проверка часто приводит к авариям из-за неисправных тормозов или рулевого управления. Но самое распространенное нарушение – просроченные аптечки и огнетушители, а также тонировка не по ГОСТу. Вишнева «Тойота» Шамиля Каримова техосмотр прошла всего за 40 минут. Он признается: раньше, чтобы в очереди не стоять, и тысячи рублей не жалел. В этот раз перед телекамерами даже вперед пропустили. Однако водитель доволен не всем: «Очень много времени занимает оплата в Сберкассе и поиск всяких реквизитов».

Борьба с порочной практикой взяток повсеместная. С частниками, которые отказываются покупать новое оборудование, ГИБДД не работает. Пока закрыта только одна станция, но и там web-камеру должны поставить в течение месяца.

Техталон просто так уже не купишь, а потому очереди на диагностику выросли. Это показатель водительского интереса, считают авторы эксперимента.



Игорь Рудаков, начальник ГИБДД УВД Самары: «Интерес у водителей очень большой. Об этом говорит поток транспорта, который появился у станций инструментального контроля».

Только ему все море по колено. Речник Георгий Евдокимов на работе сам проверяет техническое состояние катеров, потому и в очереди не возмущается: «Я сегодня потерял часа 3-4 на это дело. Но что делать, закон есть закон».

Сейчас директорам техстанций предложили расширить эксперимент. В качестве заказчиков выступили страховщики, которые попросили фотографировать не только внешний вид машин, но и отдельные агрегаты, для исключения споров в случае с кражей или ДТП.

Руководство ГИБДД уже планирует новый эксперимент: организовать проверку номеров по базе прямо на станциях. Это на случай, если проходить техосмотр придут должники по штрафам или угонщики.

**Михаил ЧЕРНОВ**

# ОЦЕНКА ПРОТИВО- БУКСОВОЧНЫХ СИСТЕМ

В настоящее время всё большее количество различных электронных систем находят применение во всех областях человеческой деятельности. Современный автомобиль давно перестал быть чисто механическим транспортным средством. Его возможности, эксплуатационные свойства и потребительские качества в значительной, а порой даже в решающей мере, определяются совершенством его электронной начинки. В процессе эволюционного развития техники теория доказала, а практика подтвердила преимущества цифровых систем перед аналоговыми. Автомобиль сегодня представляет собой основанную на механическом базисе, объединённую в единую сеть совокупность электронных систем управления и контроля практически всеми параметрами состояния сложнейшей системы управления. Современные инженеры и учёные все чаще рассматривают автомобиль именно как систему управления. И пусть в настоящее время человек всё ещё участвует в этой системе, определяя направление и скорость движения, не далёк тот день, когда и эту функцию сможет взять на себя искусственный мозг. А пока большое число вспомогательных систем задают и контролируют огромное число параметров, управление которыми с такой точностью и быстротой не подвластно человеку. Современный водитель больше не знает таких понятий, как, например, угол опережения зажигания или коэффициент избытка воздуха. Современная система управления двигателем контролирует эти и огромное множество других параметров. Электронике подвластны практически все системы автомобиля. Кроме систем управления двигателем существуют системы, управляющие трансмиссией, подвеской, освещением, климатом в салоне и т.д.

Особый интерес представляют системы, оптимизирующие сколь-

жение или буксование автомобильной шины. Они призваны улучшить сцепление шины с дорогой. Это даёт возможность оптимизировать тормозную и разгонную динамику, что создаёт базу для работы систем, обеспечивающих курсовую и траекторную устойчивость транспортного средства, даёт возможность управления им в самых критических режимах.

К разряду систем, оптимизирующих буксование колеса, относится противобуксовочная система.

Из соображений безопасности считается нецелесообразным обеспечивать улучшение разгонной динамики, не имея при этом высокой безопасности при торможении. Поэтому, как правило, противобуксовочные системы отдельно от АБС (антиблокировочная система тормозов) не изготавливаются и не устанавливаются.

Создание и внедрение противобуксовочной системы создаёт автомобилю, оснащённому ей, целый ряд преимуществ перед аналогом, не оснащённым подобной системой. И дело даже не в улучшении проходимости и разгонной динамики. Для большинства транспортных средств, которые принято называть коммерческими, то есть не предназначенных для индивидуального пользования, эти качества не носят принципиального характера. Противобуксовочная система создаёт целый ряд дополнительных преимуществ, появление которых на первый взгляд кажется неожиданным. И так, попробуем разобраться, в чём же заключаются эти новые преимущества.

Весьма важным параметром любого коммерческого транспортного средства является его расход топлива. Именно затраты на топливо составляют львиную долю затрат на эксплуатацию транспортного средства, а потому снижение расхода топлива всегда было и будет актуальным. Снижение расхода топлива при работе противобуксовочной системы является очевид-

## ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА



**Сергей Робертович КРИСТАЛЬНЫЙ** – выпускник Московского государственного училища им. Н.Э.Баумана, в настоящее время преподаёт на кафедре «Автомобили» Московского автомобильно-дорожного института. Участвовал в проведении экспериментальных работ в отделе исследования безопасности автомобиля ФГУП НАМИ (Дмитровский автополигон). Является одним из авторов Руководящего документа РД 37.052.344-2006 «Автотранспортные средства. Методы определения эффективности действия противобуксовочных систем».

ным, так как она ограничивает подачу топлива, снижая крутящий момент и частоту вращения вала двигателя (коленчатого вала применительно к двигателям внутреннего сгорания). Однако, многие владельцы автотранспортных средств относятся к этому скептически, считая, что режим полного буксования не является типичным для коммерческого транспорта и на практике встречается редко, а значит и ощутимой экономии топлива не даёт. При этом, как правило, не учитывается тот факт, что, например, даже в Московском регионе почти половину года составляет зима, покрытие дорог скользкое. Снежные заносы и гололедица отнюдь не редкое явление даже в Московской области. Что касается северных районов России, то там такие условия эксплуатации являются обычной нормой. Даже для

опытного водителя трогание на подъёме с обледенелой обочины – не простая задача. Совершить этот манёвр без пробуксовки, особенно когда дорожная обстановка вынуждает спешить, практически невозможно. Сколько раз в течение дня автомобиль будет разгоняться в таком режиме, сколько топлива удастся сэкономить, и насколько эта экономия будет существенной – вот вопрос, который интересует практически любого владельца коммерческого автотранспорта. Чтобы ответить на него с достаточной степенью объективности мы решили предложить Вам провести своё независимое мини исследование.

Предлагается использовать типичный автомобиль Вашего парка. Например, типичным представителем тяжёлого грузового транспорта на Вашем предприятии является седельный тягач МАЗ 64227. Он может быть оснащён антиблокировочной и противобуксовочной системами известной немецкой фирмы WABCO, с блоком управления № 446 004 416.0, позволяющим обеспечить механическое управление двигателем ЯМЗ 238.

Сначала необходимо опреде-

лить количество топлива, израсходованного на разгон автомобиля в различных условиях с противобуксовочной системой и без неё. Разгон необходимо проводить с максимальной интенсивностью («педаль в пол») с места на дистанции 100 м, с переключением передач (если это необходимо). При этом нужно, каким либо из доступных способов оценить расход топлива автомобиля с гружёным полуприцепом, порожним полуприцепом и без полуприцепа при разгоне с максимальной интенсивностью на заданной дистанции. Испытания нужно провести на сухом асфальте (коэффициент сцепления 0,80), на скользком покрытии (коэффициент сцепления 0,26), на миксте (под колёсами одного борта покрытие с низким коэффициентом сцепления, под колёсами другого – с высоким), а также на подъёме 8% со скользким покрытием.

Для искусственного создания покрытия с низким коэффициентом сцепления на испытательных полигонах профессиональные испытатели обычно используют дороги, покрытые базальтовой плиткой, увлажняемой водой. В отличие от льда или укатанного снега такое

покрытие даёт возможность получать наиболее стабильные результаты. Например, на Дмитровском автополигоне (ФГУП НИЦИАМТ) используется базальтовая плитка прямоугольной формы, отлитая из магматической породы – базальта, расплавленного при 1400 °С. Плитки размером 200 200 мм толщиной 40 мм (производство – чешский город Старовода) имеют две дренажные канавки, расположенные крестообразно, которые служат для отвода избытка влаги с целью предотвращения эффекта аквапланирования. Ориентировочный коэффициент сцепления, достигаемый на таком покрытии 0,23 0,30. Базальтовая плитка имеет высокую износостойкость, превышающую износостойкость низкоуглеродистой стали. Для увлажнения покрытия используется стационарная система водополива. Она должна обеспечивать равномерное распыление воды над поверхностью дороги в количестве, необходимом для создания водяной пленки. Искусственное покрытие низким коэффициентом сцепления и стационарная система водополива, применённые на ФГУП НИЦИАМТ представлены на фото.



Стационарная система водополива.



В условиях автотранспортного предприятия в качестве покрытия с низким коэффициентом сцепления можно использовать лёд или укатанный снег.

Осреднённые результаты измерений необходимо занести в таблицу согласно приведенной форме.

Следует ожидать, что на сухом асфальте разницы в расходе топлива при разгоне с противобуксочной системой и без неё не будет, так как из-за малой удельной мощности двигателей большинства грузовых коммерческих автомобилей буксование не происходит. Иначе будет выглядеть картина на скользких покрытиях, где разница в количестве израсходованного топлива

должна стать заметной. Наибольшая разница должна быть на скользком подъёме, так как там скорость увеличивается медленно, и процесс буксования растянут по времени.

Имея результаты этих измерений можно опираться на данные статистики, которая и даст ответ на вопрос: «Сколько разгонов делает автомобиль, например, за смену и сколько времени последующего условно равномерного движения приходится на один разгон?» Учтем также время торможений и остановок с работающим двигателем, когда расход топлива равен расходу двигателя на холостом ходу. В последствии можно учесть сезонный

фактор для данной местности, считая, например, что противобуксочная система работает только в холодный период года. Любители большей точности могут учесть и особенности рельефа конкретной местности. Очевидно, что выигрыш в расходе топлива от работы противобуксочной системы на горных дорогах будет выше. Без труда можно учесть и разницу цен на топливо в разных регионах. Чем дороже топливо – тем больше выигрыш от его экономии.

Но остаётся нерешённым один вопрос: «А где же взять все эти статистические данные?» Сбор и анализ большого количества данных – длительная, кропотливая и доро-

Форма оценочной таблицы

степень загрузки	Количество топлива, израсходованного при разгоне, мл	
	без ПБС	с ПБС
	на сухом асфальте	
без полуприцепа		
с порожним полуприцепом		
с полностью гружёным полуприцепом		
	на скользком покрытии	
без полуприцепа		
с порожним полуприцепом		
с полностью гружёным полуприцепом		
	на миксте	
без полуприцепа		
с порожним полуприцепом		
с полностью гружёным полуприцепом		
	на подъёме со скользким покрытием	
без полуприцепа		
с порожним полуприцепом		
с полностью гружёным полуприцепом		
Количество топлива, израсходованного при равномерном движении по горизонтальному прямолинейному участку со скоростью 50 км/ч за 1 мин, мл		
без полуприцепа		
с порожним полуприцепом		
с полностью гружёным полуприцепом		
Количество топлива, израсходованного двигателем, работающим на холостом ходу за 1 мин — мл		

гостоящая процедура. Может быть, это не под силу рядовому автотранспортному предприятию? Электронная аппаратура современного автомобиля позволяет до предела упростить эту задачу. Многие современные коммерческие автомобили, особенно используемые для дальних перевозок, оборудованы тахографами. Просмотрев записи тахографа всего за несколько рабочих смен, Вы без труда определите интересующие вас статистические данные, практически не затратив ни копейки дополнительных средств. Простой арифметический расчёт сразу покажет Вам, какова реальная экономия на топливе от использования противобуксовочной системы. Зная разницу в стоимости машин, оснащённых и неоснащённых противобуксовочной системой, Вы определите за какой срок (или за какой пробег) она окупится именно в Ваших условиях эксплуатации. Теперь можно осознанно принимать решение о том, оснащать или нет противобуксовочной системой автопарк конкретного предприятия. И это без учёта экономии на износе шин и экологического аспекта, речь о которых пойдёт ниже.

В тесной связи с вопросом топливной экономичности находится другой немаловажный в настоящее время вопрос о количестве вредных веществ, выбрасываемых с выхлопными газами двигателей внутреннего сгорания. Наиболее остро проблема экологии стоит в крупных городах. В последнее время принимается большое число различных мер, направленных на минимизацию вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду. Противобуксовочная система могла бы внести свой вклад в решение экологической проблемы. Специалистам хорошо известно, что выхлопные газы, выделяемые двигателями большинства автомобилей на режиме интенсивного разгона, имеют наибольшее содержание вредных веществ. Сокращение времени работы двигателя в этом, самом неблагоприятном с экологической точки зрения, режиме даст определённое снижение общего количества вредных выбросов. Противобуксовочная система обеспечивает это сра-

зу за счет нескольких факторов. С одной стороны, более интенсивный разгон даст возможность автомобилю быстрее достичь желаемой скорости, сократив время работы двигателя в режиме разгона, когда в выхлопных газах содержится наибольшее количество вредных веществ, с другой стороны противобуксовочная система ограничивает подачу топлива, снижая крутящий момент и частоту вращения коленчатого вала двигателя, уменьшая, таким образом, время разгона с полной подачей топлива, что благоприятно влияет на состав выхлопных газов, и, наконец, с третьей стороны несгоревшее при разгоне сэкономленное топливо предполагает общее уменьшение количества выхлопных газов.

Оценка состава выхлопных газов и определение суммарного количества вредных веществ требует довольно сложного и дорогостоящего исследования. Поэтому мы предлагаем оценить лишь общее количество выхлопных газов, выделяемых при разгоне исследуемого автомобиля, что уже само по себе должно дать весьма наглядное представление о влиянии противобуксовочной системы на экологические показатели автомобиля. Можно измерить количество выхлопных газов, установив газовый расходомер на выхлопную трубу. Если его нет, можно, например, собирать выхлопные газы в специальные шарообразные мешки, надеваемые на выхлопную трубу. Измерение количества выхлопных газов при разгоне нужно проводить аналогично измерениям расхода топлива с гружёным полуприцепом, порожним полуприцепом и без полуприцепа. Условия испытаний – такие же, как при измерении расхода топлива при разгоне. Испытания проводили на сухом асфальте (коэффициент сцепления 0,80), на скользком покрытии (коэффициент сцепления 0,26), на миксте, а также на подъёме 8% со скользким покрытием.

Осреднённые результаты измерений для последующего анализа количества выхлопных газов, выделившихся при разгоне,  $m^3$ , заносятся в таблицу, аналогичную приведенной выше.

Следует ожидать, что на сухом асфальте разницы в количестве

выхлопных газов, выделяемых при разгоне, не будет, так как из-за малой удельной мощности двигателей большинства грузовых коммерческих автомобилей буксование не происходит. Иначе будет выглядеть картина на скользких покрытиях, где разница в количестве выделившихся выхлопных газов станет заметной. Наибольшую разницу следует ожидать на скользком подъёме, так как там скорость набирается медленно, и процесс буксования растянут по времени.

По аналогии с расходом топлива, оперевшись на имеющиеся статистические данные, можно относительно легко рассчитать экологический эффект от противобуксовочной системы, сравнив количество выхлопных газов, выделенных автомобилем, оборудованным и не оборудованным ПБС, за какой либо промежуток времени, например, за рабочую смену или за месяц. Однако, такой анализ экологического эффекта, в отличие от аналогичного анализа расхода топлива, является в известной мере приблизительным, так как оценивалось не суммарное количество выделившихся вредных компонентов, а общий объём выхлопных газов. При этом не учитывалось то, что содержание вредных веществ в выхлопных газах двигателя может существенно отличаться в зависимости от режима его работы. Несмотря на это, полученные данные дают возможность в целом выделить и оценить вклад противобуксовочной системы в дело борьбы с загрязнением атмосферного воздуха.

Что касается экономии на износе шин, то этот вопрос на первый взгляд кажется весьма очевидным. Предотвращая длительные буксования, противобуксовочная система (в совокупности с антиблокировочной системой тормозов) в определённой мере уменьшает износ шин и продлевает их ресурс. Учитывая, что стоимость шин в среднем составляет порядка 25% стоимости автомобиля, даже незначительное увеличение их ресурса может дать весьма существенную экономию затрат. Не стоит также забывать и об экологическом аспекте и серьёзной проблеме переработки изношенных шин. Однако, объективно оценить влияние противобук-

совочной системы на ресурс шин оказалось не так просто. Слишком много факторов влияет на ресурс шин. Это и давление в шине, и характер покрытия, и стиль вождения, и особенности конструкции самой шины. Заметить разницу в износе шин за один разгон с противобуксовочной системой и без неё практически невозможно. Для этого требуются длительные ресурсные испытания. Из-за их продолжительности и большой стоимости такие испытания пока не проводились, и, скорее всего, невозможны в условиях автотранспортного предприятия, но аналогичные исследования в области антиблокировочных тормозных систем весьма наглядно демонстрируют заметное, до 20%, увеличение ресурса шин. В этой связи следует заме-

тить, что противобуксовочные системы способны улучшить условия работы шин только ведущих колёс и, судя по всему, никак не повлияют на ресурс других шин. Соотношение количества шин на ведущих и не ведущих мостах для разных автотранспортных средств различно. Очевидно, что там где соотношение шин ведущие / не ведущие будет больше, там и экономический эффект от применения противобуксовочных систем будет заметнее. Следует также принять во внимание, что длительное буксование происходит, как правило, на скользких покрытиях, где износ шин в результате буксования не так велик, как на покрытия с высоким коэффициентом сцепления.

Всё вышеизложенное позволяет достаточно объективно оценить

экономические последствия от применения противобуксовочных систем на подвижном составе автотранспортного предприятия и примерные сроки их окупаемости. И это без учёта определённого улучшения проходимости транспортного средства, параметров его курсовой и траекторной устойчивости, улучшения поведения машины при разгоне в повороте. Каждый из этих параметров может быть предметом отдельного исследования. Улучшение этих характеристик приведёт к увеличению контроля над транспортным средством, и, следовательно, определённому увеличению степени безопасности дорожного движения. Это, в свою очередь, даст уменьшение рисков и страховых издержек.

## ПЕРЕКРЕСТОК

# Через Атлантику в Нижний Новгород

Группа ГАЗ и ее основной акционер «Русские машины» подписали в субботу меморандумы о стратегическом партнерстве с канадской группой Magna. Уже вскоре компании собираются создать два СП, которые займутся производством штампованных деталей из металла и пластмасс. В перспективе в систему поставок включатся группа СОК, АвтоВАЗ, Volkswagen и другие автосборочные производства.

В рамках стратегического партнерства компании уже договорились о создании первых двух совместных предприятий. Первое будет производить крупные пластмассовые детали, в частности бамперы. Строительство начнется в ближайшее время на площадях Горьковского автозавода. Второе СП станет заниматься крупной металлоштамповкой и будет расположено на базе существующего штамповочного производства ГАЗа.

Новые предприятия, которые должны заработать уже в 2008 году, будут обеспечивать потребности группы ГАЗ в компонентах для Chrysler Sebring и Dodge Stratus. Однако в перспективе партнеры надеются наладить поставки на все российские автосборочные производства. По словам заместителя гендиректора «Русских машин» Александра Филатова, объем производства СП будет рассчитан минимум на 250 тыс. автомобилей в год. Выбор специализации первых двух СП связан с тем, что транспортировать из Америки крупные детали невыгодно, а расположение производства площадки в Нижнем Новгороде оптимально с точки зрения логистики. Партнеры уже решили, что подадут заявку на режим промсборки, заявил исполнительный директор Magna International Europe Зигмунд Вольф. Кроме того, по словам губернатора Ни-

жегородской области Валерия Шанцева, новые предприятия будут освобождены на 25% от налога на прибыль и полностью освобождены от налога на имущество до момента выхода на окупаемость.

Для сотрудничества с Magna группа ГАЗ намеревается выделить бизнес по производству компонентов в отдельную компанию RM Systems, «дочку» ОАО «Русские машины». Ей будут переданы почти все активы группы ГАЗ по производству автокомпонентов, кроме производства двигателей, КП и мостов, что, как ожидается, позволит снизить себестоимость продукции и повысить ее качество.

Предполагается, что вскоре будут организованы СП и по производству приборных панелей, дверных модулей, сидений и т.д. Они могут разместиться в Тольятти (для АвтоВАЗа), Калуге (для Volkswagen) и, возможно, Санкт-Петербурге. Стороны не стали раскрывать объем инвестиций в проекты. Между тем, по информации РБК daily, инвестиции могут составить 300 млн. евро.

Несмотря на соглашение с Magna, группа ГАЗ готова сотрудничать и с другими производителями. По оценке Филатова, к 2010 году рынок автокомпонентов в России будет составлять 20-32 млрд долл. в год. Magna только первый из партнеров RM Systems, в завершающей стадии находятся переговоры еще с одной компанией, результаты которых будут объявлены в следующем году. Впрочем, и Magna хотела бы расширить список своих российских партнеров. Как сообщил РБК daily вице-президент Magna International Europe Хуберт Хедль, его компания ведет переговоры и с группой СОК. В частности, Magna рассчитывает поставлять свою продукцию на АвтоВАЗ.

**Юлия КАРУЛИНА**



# БЕЗ ЧЕГО НЕ ОБОЙТИСЬ ПРИ РЕМОНТЕ



## **ОСНОВНОЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, РЕКОМЕНДУЕМОЕ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ, ВЫПОЛНЯЮЩИХ УСЛУГИ (РАБОТЫ) ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ И РЕМОНТУ АВТОТРАНСПОРТА**

Используемое на автотранспортных предприятиях и на предприятиях автосервиса технологическое оборудование во многом предопределяет качество выполняемых на них работ по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств (автобусов, грузовых и легковых автомобилей), соблюдение требуемой технологии выполнения этих работ и, в конечном итоге, обеспечение безопасности дорожного движения, экологической безопасности и эффективности выполняемых работ.

Настоящий документ разработан А.М.Харазовым, Л.К.Грининой, А.С.Максимовым, Ю.В.Комаровым. Руководитель авторского коллектива – президент Фонда сертификации «ФТОЛА-НАМИ», кандидат технических наук А.М.Харазов.

Обязательность наличия оборудования, в том числе контрольно-диагностического оборудования (КДО) и средств измерений (СИ) по выполняемым (сертифицируемым) услугам определяется

Исполнителем услуги в соответствии с действующими требованиями обеспечения безопасности дорожного движения, экологической безопасности, в зависимости от видов и объемов выполняемых работ по ТО и ремонту автотранспортных средств (его отдельной системы, агрегата, узла), а также от типов и моделей обслуживаемых автомобилей и автобусов.

Перечень технологического оборудования (Табл.) не устанавливает количество единиц оборудования для предприятия конкретной производственной мощности и не устанавливает конкретные модели оборудования.

Перечень является справочным пособием и предназначен в помощь экспертам, осуществляющим сертификацию услуг по ТО и ремонту автотранспортных средств и рекомендуется предприятиям, осуществляющим эти услуги, для оснащения своих производственных площадей.

ПЕРЕЧЕНЬ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОСНАЩЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ  
ПРЕДПРИЯТИЙ И ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОСЕРВИСА, НЕОБХОДИМОГО ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ИМИ УСЛУГ  
(РАБОТ) ПО ТО И РЕМОНТУ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (\*1)

Наименование услуг (работ)	Код вида услуги по ОКУН	Наименование оборудования по назначению (*2)	Применимость к автомобилю		Отметка об отнесении к числу КДО (СИ)
			легковому	грузовому и автобусу	
1	2	3	4	5	6
Регламентные работы (по видам технического обслуживания)	017101 017301	Подъемник 4-х стоечным (*3)	+	+	+
		Подъемник 6-и стоечный (*3)	-	+	
		Подъемник 2-х стоечный (или одностоечный) (*3)	+	-	
		Подъемник накатанный	+	+	
		Подъемник плунжерный (*3)	+	+	
		Газоанализатор для измерения содержания СО и СН (для автомобилей с бензиновым двигателем) в отработавших газах	+	+	
		Газоанализатор для измерения содержания NOx в отработавших газах (*4)	+	+	
		Дымомер (для автомобилей с дизельным двигателем)	+	+	
		Тахометр (если он отсутствует в составе газоанализатора или дымомера, и если отсутствует мотор-тестер или дизель-тестер)	+	+	
		Стенд (прибор) для диагностики бензиновых двигателей (мотор-тестер)	+	+	
		Стенд (прибор) для диагностики дизельных двигателей (дизель-тестер)	+	+	+
		Специализированный прибор-контролер со считывающим и запоминающим устройством для диагностики двигателей (*5)	+	+	+
		Универсальный измеритель тока, напряжения и сопротивления (*6)	+	+	+

Стробоскоп для измерения угла опережения зажигания (угла опережения впрыска топлива), если отсутствует мотор-тестер (дизель-тестер)	+	+	+
Установка для проверки герметичности и давленная в ступенях редуктора газобаллонной аппаратуры (*7)	+	+	+
Установка для заправки трансмиссионным и моторным маслами	+	+	+
Нагнетатель пластической смазки	+	+	+
Установка для слива и сбора отработанных масел	+	+	+
Установка для заправки антифризом	+	+	+
Комплект приспособлений и прибор для заправки и прокачки тормозов (для автомобилей с гидравлической тормозной системой)	+	+	+
Колонка воздухоподдаточная	+	+	+
Прибор для проверки и очистки свечей зажигания (для автомобилей с бензиновым двигателем)	+	+	+
Прибор для проверки форсунок (для дизельных двигателей)	+	+	+
Прибор для измерения давления в системе питания бензиновых двигателей (с карбюратором или с системой впрыска)	+	+	+
Компрессометр (компрессиограф)	+	+	+
Приспособление (комплект щупов) для регулировка зазоров (в клапанах, приводе дроссельной заслонки и т.п.)	+	+	+
Приспособление (прибор) для проверки натяжения приводных ремней	+	+	+
Прибор для контроля света внешних световых приборов (*9)	+	+	+
Стенд для проверки и регулировка углов установки колес	+	+	+
Линейка для проверки схождения колес	-	+	+
Стенд (или переносной прибор) для проверки тормозов (*10)	+	+	+
Считывающее устройство для диагностики антиблокировочных систем (*11)	+	+	+



		Специализированный измеритель напряжения, тока и сопротивления для проверки электрических цепей антиблокировочных систем (*11)	+	+	+	+
		Приспособление для измерения давления в системе заряженного гидроаккумулятора антиблокировочной системы (*11)	+	+	+	+
		Комплект приборов (манометров) для проверки тормозов с пневмоприводом	-	+	+	+
		Прибор для проверки рулевого управления	+	+	+	+
		Установка для проверки гидросилителей	+	+	+	+
		Установка для прокачки гидропривода сцепления под давлением	+	+	+	+
		Приспособление для проверки свободного и рабочего ходов педалей сцепления (тормозов)	+	+	+	+
		Комплект приборов и приспособлений для проверки аккумуляторных батарей	+	+	+	+
		Станок для балансировки колес	+	+	+	+
		Комплект динамометрических ключей	+	+	+	+
		Гайковерт (для грузовых автомобилей и автобусов)	-	+	+	+
		Тележка для снятия и установки колес (для грузовых автомобилей и автобусов)	-	+	+	+
		Тележка для снятия, установки и транспортировки аккумуляторных батарей	+	+	+	+
Уборочно-моечные работы	017103	Щеточная (многострунная) установка для мойки автомобилей	+	+	+	+
	017303	Установка для сушки автомобилей	+	-	-	+
		Установка для мойки автомобилей снизу	+	-	+	+
		Установка шланговая для мойки автомобилей	+	+	+	+
		Установка для мойки двигателей на автомобиле	+	+	+	+
		Установка (комплект приспособление) для мойки салона автомобиля	+	+	+	+
		Пылесос	+	+	+	+
		Щетка для мойки автомобилей	+	+	+	+
Контрольно-диагностические работы (* 12)	017104	Стенд (прибор) для диагностики бензиновых двигателей (мотор-тестер)	+	+	+	+
	017305					

	Газоанализатор для измерения содержания СО и СН (для автомобилей с бензиновым двигателем) в отработавших газах	+	+	+
	Газоанализатор для измерения NOx в отработавших газах (*4)	+	+	+
	Стенд (прибор) для диагностики дизельных двигателей (дизель-тестер)	+	+	+
	Дымомер (для автомобилей с дизельным двигателем)	+	+	+
	Тахометр (если он отсутствует в составе газоанализатора или дымомера и если отсутствует мотор-тестер или дизель-тестер)	+	+	+
	Стенд для оценки тягово-экономических показателей автомобилей	+	+	+
	Специализированный прибор для измерения показателей эффективной мощности и;: коленчатом валу двигателя	+	+	+
	Расходомер топлива	+	+	+
	Специализированный прибор-кошролер со считывающим и запоминающим устройством для диагностики двигателей (*5)	+	+	+
	Универсальный измеритель тока, напряжения и сопротивления (*6)	+	+	+
	Стробоскоп для измерения угла опережения зажигания (впрыска топлива), если отсутствует мотор-тес гор (дизель-тестер)	+	+	+
	Компрессометр (компрессограф)	+	+	+
	Пневмотестер	+	+	+
	Прибор для измерения разрежения (Вакууметр)	+	+	+
	Прибор для измерения давления в системе питания бензиновых двигателей (с карбюратором или с системой впрыска)	+	+	+
	Приспособление (манометр) для измерения давления в системе смазки двигателя	+	+	+

Прибор для проверки количества газов, прорывающихся в картер двигателя	+	+	+
Приспособление (манометр) для измерения давления газов в картере двигателя	+	+	+
Прибор для измерения производительности масляного насоса	+	+	+
Прибор для измерения производительности водяного насоса	+	+	+(8*)
Устройство для измерения разрежения и перепада давления сжатого воздуха в теплообменнике радиатора	+	+	+(8*)
Прибор для измерения давления срабатывания парового клапана теплообменника радиатора	+	+	+(8*)
Измеритель температуры охлаждающей жидкости	+	+	+
Приспособление (комплект щупов) для регулировки зазоров (в клапанах, приводе дроссельной заслонки и т.п.)	+	+	+
Прибор (манометры) для измерения давления в топливopпроводах низкого и высокого давления дизельных двигателей	+	+	+
Прибор для проверки форсунок (для дизельных двигателей)	+	+	+(8*)
Приспособление (прибор) для проверки натяжения приводных ремней	+	+	+(8*)
Прибор для проверки бензонасосов на автомобилях (для автомобилей с бензиновым двигателем)	+	+	+
Комплект приборов и приспособлений для проверки аккумуляторных батарей	+	+	+
Установка для проверки давления в ступенях редуктора газобаллонной аппаратуры (*7)	+	+	+
Прибор для контроля света внешних световых приборов (*9)	+	+	+
Стенд для проверки и регулировка углов установки колес	+	+	+
Линейка для проверки схождения колес	-	+	+



	Стенд (или переносной прибор) для проверки тормозов (*10)	+	+	+	+
	Считывающее устройство для диагностики антиблокировочных систем (*11)	+	+	+	+
	Специализированный измеритель напряжения, тока и сопротивления для проверки электрических цепей антиблокировочных систем (*11)	+	+	+	+
	Приспособление для измерения давления в системе заряженного гидроаккумулятора антиблокировочной системы (*11)	-	+	+	+
	Комплект приборов (манометров) для проверки тормозов с пневмоприводом	+	+	+	+
	Прибор для проверки рулевого управления	+	+	+	+
	Установка для проверки гидроусилителей	+	+	+	+
	Приспособление для проверки свободного и рабочего ходов педалей сцепления (тормозов)	+	+	+	+
	Станок для балансировки колес на автомобиле	+	+	+	+
	Станок для балансировки снятых колес	+	+	+	+
	Манометр шинный	+	+	+	+
Смазочно-заправочные работы	017105 017304	Подъемник 4-х стоечный (*3)	+	+	+
		Подъемник 6-и стоечный (*3)	-	+	+
		Подъемник 2-х стоечный (*3)	+	-	+
		Нагнетатель пластической смазки	+	+	+
		Установка для заправки трансмиссионным и моторным маслами	+	+	+
		Установка для слива и сбора обработанного масла	+	+	+
		Установка для заправки антифризом	+	+	+
		Мерная посуда (*13)	+	+	+
		Установка (бак) для заправки систем тормозной жидкостью	+	+	+
		Колонка воздушораздаточная	+	+	+
		Прибор для контроля света внешних световых приборов (*9)	+	+	+
Регулировка фар	017106 017309	+	+	+	+

Регулировка углов установки управляемых колес	017107 017308	Стенд для проверки и регулировки углов установки колес	+	+	+
		Линейка для проверки схождения колес	-	+	+
		Манометр шинный	+	+	+
		Газоанализатор для измерения содержания СО и СП (для автомобилей с бензиновым двигателем) в отработавших газах	+	+	+
Регулировка топливной аппаратуры бензиновых двигателей	017108 017306	Газоанализатор для измерения содержания NOx в отработавших газах (*4)	+	+	+
		Тахометр (если он отсутствует в составе газоанализатора и при отсутствии мотор-тестера)	+	+	+
		Стенд (прибор) для диагностики бензиновых двигателей (мотор-тестер)	+	+	+
		Прибор для проверки бензонасосов на автомобилях	+	+	+
		Стробоскоп для измерения угла опережения зажигания (если отсутствует мотор-тестер)	+	+	+
		Приспособление (комплект щупов) для регулировки зазоров в приводе дроссельной заслонки и т.п.) (*14)	+	-	+(*8)
		Дымомер	+	+	+
Регулировка топливной аппаратуры дизельных двигателей	017109 017307	Стенд (прибор) для диагностики дизельных двигателей (дизель-тестер)	+	+	+
		Стробоскоп для измерения угла опережения впрыска топлива (если отсутствует дизель-тестер)	+	+	+
		Тахометр (если отсутствует в составе дымомера и при отсутствии дизель-тестера)	+	+	+(*8)
		Прибор для проверки форсунок	+	+	+
		Стенд (прибор) для диагностики бензиновых двигателей (мотор-тестер)	+	+	+
Электротехнические работы на автомобиле	017110 017310	Прибор для проверки и очистки свечей зажигания	+	+	+(*8)
		Тестер для прозвонки и проверки цепей электроснабжения (если отсутствует мотор-тестер)	+	+	+
		Прибор для контроля света внешних световых приборов (*9)	+	+	+

Регулировка тормозной системы	017111 017312	Стенд (или переносной прибор) для проверки тормозов (* 10)	+	+	+
		Считывающее устройство диагностики антиблокировочных систем (*11)	+	+	+
		Специализированный измеритель напряжения для проверки электрических цепей антиблокировочных систем (*11)	+	+	+
		Приспособление для измерения давления в системе заряженного гидроаккумулятора антиблокировочной системы	+	+	+
		Комплект приборов (манометров) для проверки тормозов с пневмоприводом	-	+	+
		Приспособление для проверки свободного и рабочего ходов педали тормоза	+	+	+
		Приспособление (комплект щупов) для регулировки зазоров	+	+	+
Регулировка сцепления	017112 017313	Приспособление для проверки свободного и рабочего ходов педали сцепления	+	+	+
		Приспособление (комплект щупов) для регулировки зазоров	+	+	+
		Установка для прокачки гидропривода сцепления под давлением	+	+	+
Регулировка рулевого управления	017113 017314	Прибор для проверки рулевого управления	+	+	+
		Установка для измерения давления и производительности гидроусилителя	+	+	+
		Приспособление для проверки натяжения приводных ремней	+	+	+(*)8)
		Приспособление для проверки наличия зазоров в сопряжениях рулевых тяг	+	+	+(*)8)
		Приспособление (линейка) для регулировки соединения рулевых тяг с рулевым механизмом	+	+	+
Регулировка системы зажигания	017114	Стенд (прибор) для диагностики бензиновых двигателей (мотор-тестер)	+	+	+



[illegible]

		Прибор для контроля света внешних световых приборов (*9)	+	+	+	+
		Стенд для проверки и регулировки углов установки колес	+	+	+	+
		Линейка для проверки схождения колес	-	+	+	+
		Стенд (или переносной прибор) для проверки тормозов (*10)	+	+	+	+
		Считывающее устройство для диагностики антиблокировочных систем (*11)	+	+	+	+
		Нагнетатель пластичной смазки	+	+	+	+
		Установка для заправки трансмиссионным и моторным маслами	+	+	+	+
		Колонка воздухоподдающая	+	+	+	+
		Прибор для проверки рулевого управления	+	+	+	+
		Комплект приспособлений и приборов для заправки и прокачки тормозов (для автомобилей с гидравлической тормозной системой)	+	+	+	+
		Комплект динамометрических ключей	+	+	+	+
		Приспособление (линейка) для проверки свободного и рабочего ходов педалей	+	+	+	+
		Установка для заправки антифризом	+	+	+	+
		Манометр шинный	+	+	+	+
		Устройство для зарядки аккумуляторных батарей	+	+	+	+
		Ареометр	+	+	+	+
		Линейка металлическая	+	+	+	+
		Компрессометр или компрессограф	+	+	+	+
Определение токсичности отработавших газов	017617	Газоанализатор для измерения содержания СО и СН (для автомобилей с бензиновым двигателем) в отработавших газах	+	+	+	+
		Газоанализатор для измерения содержания NOx в отработавших газах (*4)	+	+	+	+
		Дымометр (для автомобилей с дизельным двигателем)	-	+	+	+

		Прибор для проверки форсунок (для дизельных двигателей) Установка для заправки моторным маслом Комплект динамометрических ключей Приспособление (прибор) для проверки натяжения приводных ремней Микрометры Нутромеры Штангенциркуль Набор щупов Компрессометр (компрессиограф)	+	+	+	+(*8)  + +(*8)  + + + + +
Ремонт коробки передач и ГМП	017203 017405	Стенд для разборки и сборки коробок передач Стенд для разборки и сборки ведущих мостов Стенд для разборки и сборки редукторов ведущих мостов Приспособления для снятия и установки коробок передач и ГМП Стенд для испытания и регулировка ГМП Установка для заправки ГМП рабочей жидкостью Стенд для обкатки коробок передач Установка для заправки трансмиссионным маслом Манометр для замера давления масла в ГМП Комплект динамометрических ключей Комплект щупов для регулировки зазоров Микрометры Штапельзубосер Индикатор часового типа Комплект шаблонов	+	+	+	+(*17)               
Ремонт рулевого управления, передней оси (привод передних колес) и подвески	017204 017406	Подъемник 2-х стоечный Прибор для проверки рулевого управления Приспособления для разборки и сборки передней подвески Стенд для разборки и сборки рулевого управления Стенд для разборки и сборки гидроусилителей рулевого управления	+	-	+	+



		Установка для измерения давления и производительности гидроусилителя	+	+	+	+
		Приспособление (прибор) для проверки наличия зазоров в сопряжениях рулевых тяг	+	+	+	+
		Пресс для разборки и сборки шарнирных валов привода передних колес	+	-	-	
		Стенд для проверки и регулировка углов установки колес	+	+	+	+
		Линейка для проверки схождения колес	-	+	+	+
Ремонт тормозной системы	017205 017409	Подъемник 2-х стоечный (*3)	+	+	-	
		Установка для заправки тормозной системы жидкостью и прокачки привода тормозов	+	+	+	
		Прибор для удаления воздуха из тормозной системы	+	+	+	
		Комплект приборов (манометров) для проверки тормозов с пневмоприводом	-	+	+	+
		Стенд для проверки тормозов и пневматического оборудования со снятием с автомобиля	-	+	+	+
		Стенд (или переносной прибор) для проверки тормозов (*10)	+	+	+	+
		Приспособление для проверки свободного и рабочего хода педалей	+	+	+	+
		Комплект динамометрических ключей	+	+	+	+
		Стенд для срезания накладок с тормозных колодок	+	+	+	
		Установка для расточки тормозных барабанов и обточки накладок тормозных колодок	+	+	+	
		Комплект для наклейки тормозных накладок	+	+	+	
		Считывающее устройство диагностики антиблокировочных систем (*11)	+	+	+	
		Специализированный измеритель напряжения, тока и сопротивления для проверки электрических цепей антиблокировочных систем (*11)	+	+	+	+
		Приспособление для измерения давления в системе заряженного гидроаккумулятора антиблокировочных систем (* 11)	+	+	+	+

Ремонт электрооборудования (со снятием с автомобиля)	017206 017416	Стенд для испытания снятых агрегатов электрооборудования	+	+	+
		Прибор для проверки якорей генераторов и стартеров	+	+	+
		Прибор для проверки и очистки свечей зажигания	+	+	+
		Тестер для прозвонки и проверки электрических цепей	+	+	+
		Устройство (пистолет) для обдува сжатым воздухом	+	+	+
		Комплект приборов и приспособлений для проверки и зарядки аккумуляторных батарей	+	+	+
		Установка (станок проточный) для проточки коллекторов генераторов и стартеров	+	+	+
		Универсальный измеритель тока, напряжения и сопротивления	+	+	+
		Стенд для правки кузовов	+	-	+
		Комплект гидравлического инструмента для правки кузовов	+	+	+
Ремонт кузовов	017207 017410	Комплект линеек, шаблонов и приспособлений для контроля геометрии и проемов кузовов	+	-	+
		Сварочный полуавтомат	+	+	+
		Ацетиленово-кислородный комплект	+	+	+
		Машин шлифовальная	+	+	+
		Бор-фреза	+	+	+
		Электроножницы	+	+	+
		Рулетка металлическая	+	+	+
		Линейка металлическая	+	+	+
		Штангенциркуль	+	+	+
		Машина зачистная реверсивная	+	+	+
		Дырокол для прошивки отверстий в листовых деталях кузова	+	-	+
		Молоток пневматический с комплектом сменного инструмента для ремонта кузовов	+	+	+
		Пресс (пневмогидравлический)	+	+	+
		Тележка для транспортировки кузовов	+	-	+
		Подъемник 2-х стоечный	+	-	+
		Опрокидыватель кузовов автомобильный	+	-	+
					+
					+

Ремонт радиаторов и арматурные работы		Пылеулавливающая установка пни установка с принудительной вентилицией Устройство для ремонта дверей Комплект инструмента для рихтовки кузовов	+	+	+	+
	017208 017414	Ванна для проверки и испытания радиаторов Комплект горелок и паяльников для ремонта (пайки) Стенд для испытания радиаторов, трубопроводов Установка для развальцовки и гибки трубопроводов Устройство для измерения разрезания и перепад давления сжатого воздуха в теплообменнике радиатора Прибор для измерения давления срабатывания парового клапана теплообменника радиатора	+	+	+	+
Подготовка к окраске и окраска		Окрасочно-сушильная камера Распылитель электростатический Установка для безвоздушного нанесения лакокрасочных покрытий Краскораспылитель пневматический Универсальная сушильная установка (инфракрасного излучения) Электрический компаратор для контроля цветового различия лакокрасочных покрытий Магнитный измеритель покрытия Краскомешалка Термометр Секундомер Вискозиметр Прибор для определения степени высыхания лакокрасочных материалов Прибор для определения прочности лакокрасочных материалов Машина шлифовальная отделочная Щетка для ручной мойки автомобилей	+	+	+	+
	017209 017411		+	+	+	+



		Шлифовальная машина для мокрой шлифовки кузовов	+	+	+	
		Гидрофилитр	+	+	+	
Работы по защите от коррозии и противоржавной обработке	017210 017415	Установка для мойки с подогревом	+	+	+	
		Подъемник 2-х стоечный	+	-	+	
		Подъемник 4-х стоечный	+	+	+	
		Камера для нанесения противоржавной мастики и противокоррозионных материалов	+	+	+	
		Установка для нанесения мастик	+	+	+	
		Установка безвоздушного распыления	+	+	+	
		Распылитель мастики пневматический	+	+	+	
		Электрокалориферная сушильная установка	+	+	+	
		Сверильная машина	+	+	+	+
		Вискозиметр	+	+	+	+
		Секундомер	+	+	+	+
		Измеритель толщины нанесенного покрытия	+	+	+	+
		Стенд для монтажа и демонтажа шин	+	+	+	+
Шинномонтажные работы, балансировка колес. Ремонт местных повреждений шин и камер	017211 017212 017417 017418 017419	Станок для балансировки колес со снятием	+	+	+	
		Ванна для проверки камер	+	+	+	
		Электроувлажнитель для ремонта камер	+	+	+	
		Станок (привод) для шпорок камер	+	+	+	
		Наконечник воздушораздаточного шланга	+	+	+	
		Стойка для колес	+	+	+	
		Вешалка для камер	+	+	+	
		Комплект инструмента для ремонта бескамерных шин	+	+	+	
		Манометр шинный	+	+	+	+
		Штангенциркуль	+	+	+	+
Ремонт сцепления	017216 017424	Стенд для правки дисков колес (*19)	+	+	+	
		Стенд для разборки и сборки сцепления	+	+	+	
		Пресс гидравлический	+	+	+	
		Приспособление для проверки функционирования сцепления на стенде	+	+	+	
		Установка для прокачки гидропривода сцепления под давлением	+	+	+	

Ремонт ведущих мостов и приводов ведущих мостов	017217 017208	Приспособление (комплект шупов) для регулировки зазоров	+	+	+	+
		Комплект динамометрических ключей	+	+	+	+
Ремонт топливной аппаратуры бензиновых двигателей	017218 017403	Штангенциркуль	+	+	+	+
		Стенд для разборки и сборки мостов автомобилей	-	+	+	
		Стенд для правки мостов (балок) автомобилей	-	+	+	
		Стенд для проверки и регулировки углов установки управляемых колес (*20)	+	+	+	+
		Линейка для проверки схождения управляемых колес (*20)	-	+	+	+
		Стенд для разборки и сборки редукторов ведущих мостов	-	+	+	
		Стенд для обкатки редукторов (мостов)	-	+	+	
		Комплект динамометрических ключей	+	+	+	+
		Пресс для разборки и сборки шарнирных валов приводов передних мостов	+	+	-	
		Стенд для проверки карбюраторов и бензонасосов	+	+	+	+( *17)
		Устройство (пистолет) для обдува деталей сжатым воздухом	+	+	+	
		Газоанализатор для измерения содержания СО и СИ в обработавших газах (*21)	+	+	+	+
		Газоанализатор для измерения содержания NOx отработавших газах (*21)	+	+	+	+
		Тахометр (если отсутствует в составе газоанализатора)	+	+	+	+
		Специализированный прибор-контролер со считывающим и запоминающим устройством для диагностики двигателей (*5)	+	+	+	+
		Универсальный измеритель тока, напряжения и сопротивления (*6)	+	+	+	+
		Прибор для измерения производительности топливного насоса	+	+	+	+
		Прибор для измерения давления в системе питания (насосов и др.)	+	+	+	+

		Приспособление (комплект щупов) для регулировки зазоров в приводе дроссельной заслонки и др.	+	+	+	+(8)
Ремонт топливной аппаратуры дизельных двигателей	017219	Установка дня мойки деталей	+	+	+	+
	017404	Стенд для проверки и регулировки топливных насосов высокого давления (*22)	+	+	+	+
		Прибор для проверки форсунок	+	+	+	+(8)
		Устройство (пистолет) для обдува деталей сжатым воздухом	+	+	+	+
Регламентные работы и ремонт систем питания газобаллонных автомобилей. Переоборудование автомобилей и проверка герметичности и опрессовка газовой системы питания газобаллонных автомобилей (*23)		Дымомер	+	+	+	+
	017601	Стенд (приспособление) для проверки герметичности системы питания газобаллонных автомобилей	+	+	+	+
	017602	Мотор-тестер	+	+	+	+
	017603	Газоанализатор для измерения содержания СО и СИ в отработавших газах	+	+	+	+
	017604	Газоанализатор для измерения содержания NOx в отработавших газах (*4)	+	+	+	+
		Тахометр (если отсутствует в составе газоанализатора и если отсутствует мотор-тестер)	+	+	+	+
		Стробоскоп для измерения угла опережения зажигания (если отсутствует мотор-тестер)	+	+	+	+(17)
		Установка передвижная для проверки газовой аппаратуры автомобилей	+	+	+	+
		Измеритель давления в первой и второй ступенях редуктора	+	+	+	+
		Измеритель разрежения (вакуумметр)	+	+	+	+
Освидетельствование газовых баллонов для сжиженного и сжатого газа		Измеритель сопротивления обмотки электромагнитного клапана газового фильтра	+	+	+	+
		Комплект динамометрических ключей	+	+	+	+
	017605 017606	Установка для опрессовки и испытания баллонов	+	+	+	+
Ремонт и зарядка аккумуляторных батарей		Электродистиллятор	+	+	+	+
	017607	Установка ускоренной зарядки аккумуляторов	+	+	+	+
		Шкаф вытяжной для электротителелей	+	+	+	+

		Комплект инструмента для аккумулятора Нагрузочная вилка Ареометр Выпрямитель для зарядки аккумуляторных батарей Денсиметр кислотный аккумуляторный Стол для разборки и сборки аккумуляторных батарей Ванна для приготовления электролита Емкости для хранения электролита и дистиллированной воды Емкость для нейтрализации отработанного электролита	+	+	+	+	+	+	+	+	+	
Предпродажная подготовка (*24)	017615	Подъемник 4-х стоечный (*3) Подъемник 6-н стоечный (*3) Подъемник 2-х стоечный (*3) (или одностоечный) Подъемник накатанный Подъемник плунжерный (*3) Газоанализатор для измерения содержания СО и СН (для автомобилей с бензиновым двигателем) в отработавших газах Газоанализатор для измерения содержания Nox в отработавших газах (*4) Стенд (прибор) для диагностики бензиновых днитателей (мотор-тестер) Дымомер (для автомобилей с дизельным двигателем) Стенд (прибор) для диагностики дизельных двигателей (дизель-тестер) Тахометр (если он отсутствует в составе газоанализатора или дымометра или если отсутствует мотор-тестер или дизель-тестер) Специализированный прибор-контролер со считывающим и запоминающим устройством для диагностики двигателей (*5) Стробоскоп для измерения угла опережения зажигания (угла опережения впрыска топлива) если отсутствует мотор-тестер (дизель-тестер)	+	-	+	+	+	+	+	+	+	+



[illegible]

Ошиповка шин (*25)	017620	Тахометр (если отсутствует в составе газоанализатора (дымомера) и если отсутствует мотор-тестер (дизель-тестер))	+	+	+
Ремонт системы выпуска отработавших газов	017623	Стенд (приспособление) для ошиновки шин	+		
		Комплект инструмента и приспособлений для подготовки шин к ошиповке	+	+	+
		Прибор (установка) для поиска утечек газа	+	+	
		Динамометрический ключ	+	+	+
		Подъемник 4-х стоечный (*3)	+	+	+
		Подъемник 6-и стоечный (*3)	-	+	+
		Подъемник 2-х стоечный	+		-

РАСШИФРОВКА ОБОЗНАЧЕНИЙ СИМВОЛАМИ (\*i)

- 1. Количество единиц оборудования определяется Заявителем в конкретных условиях в зависимости от мощности производственных зон сертифицируемого предприятия. Модели необходимого оборудования Заявителем определяются самостоятельно исходя из конструктивных особенностей обслуживаемых автомобилей и функционально-метрологических возможностей оборудования.
- 2. В перечне по услугам не указан ряд единиц оборудования (например, компрессор гаражный).
- 3. Вместо подъемников для автомобилей могут применяться специализированные осмотровые каналы.
- 4. Обязательность наличия газоанализатора и проверка параметров NOx вводится по г. Москве с 1999 года.
- 5. Конкретные модели приборов-контроллеров рекомендуются заводами-изготовителями автомобилей.
- 6. Используется для диагностики двигателей автомобилей с электронными системами.
- 7. Касается только автомобилей, работающих на сжатом или сжиженном газе, и оснащенных соответствующей газооболочной аппаратурой.

- 8. Подлежит поверке, если относится к классу СИ.
- 9. Проверку установки и силы света внешних световых приборов допускается проводить на специально размеченном экране со встроенным измерителем силы света. В случае, если в экране не предусмотрен встроенный измеритель силы света, то экран подлежит только первичной аттестации силами специалистов СТО (АТП).
- 10. Проверку тормозов автомобилей при отсутствии специализированного стенда, в соответствии с ГОСТ 25478-91, допускается проводить на специально размеченной площадке, а проверку стояночного тормоза – на эстакаде. Тормозная площадка подлежит только первичной аттестации силами специалистов СТО (АТП).
- 11. Только для автотранспортных средств, оснащенных антиблокировочной системой (АБС).
- 12. Заявитель может заявить выборочный набор контрольно-диагностических работ, определяемый конструктивными особенностями обслуживаемых автомобилей и функциональными возможностями имеющегося оборудования.
- 13. При использовании материалов Заказчика применение мерной посуды не обязательно.
- 14. Для проверки и регулировки топливной аппаратуры автомобилей с системой впрыска бензина.

- 15. Оборудование, используемое при капитальном ремонте двигателей (токарное, фрезерное и сверлильное оборудование), здесь не приводится.
- 16. Допускается обкатка на холостом ходу и непосредственно на автомобиле в процессе его эксплуатации.
- 17. Измерительные приборы (системы) стенда подлежат поверке.
- 18. Проверяется измеритель температуры.
- 19. Работа соответствует услугам 017215, 017422.
- 20. Только для автотранспортных средств с ведущими управляемыми колесами.
- 21. Используется в случае ремонта узла (системы, агрегата) без снятия с автомобиля.
- 22. Стенд используется только при регулировке снятых с двигателей топливных насосов высокого давления.
- 23. Приведенное в столбце 3 оборудование является дополнением к перечню оборудования, рекомендуемого по кодам 017101, 017301.
- 24. Перечень обязательного к наличию оборудования уточняется документацией завода-изготовителя.
- 25. Монтаж-демонтаж шин осуществляется с использованием оборудования по кодам 017211, 017417 и 017418.

# «ЦВЕТОМУЗЫКА» НА ДОРОГАХ

**О бандитских «подставах» мы знаем давно – прижимается эдакий «акробат» к заднему бамперу автомобиля своим резвым передком и сигнализирует мол, отвали. Дураки отваливают. Причем как раз туда, где мнимая жертва с заранее потертыми «бедрями» уже готова подставить для встречи свой натренированный бок. Хорошо отработанным трюком бандиты нередко лишают свою жертву последних денег...**



А вот о «подставах» милицейских мы, увы, узнали недавно. В них тоже хорошо отработанным трюком лишают денег. Или хуже того – даже прав.

...Продвигаясь в плотном потоке по Кутузовскому проспекту в сторону центра вечером 13 августа, Вера Н. заметила милицейский «Форд», как только он пристроился ей вслед. Признаков беспокойства в виде воплей сирены и светосигналов спецавтомобиль не проявлял, отчего с души у Веры отлегло: нет повода для паники... Расслабляться, впрочем, было рано: милицей-

ский автомобиль вскоре засверкал маячками, а его чрево почти одновременно извергло сирену и хриплый голос, властно требовавший остановиться. Изумленная Вера прижалась к обочине и предстала перед троицей инспекторов 2-го отдела ДПС на спецтрассе.

– Да вы не волнуйтесь, – ласково пробормотал неизвестный лейтенант, – у нас таких, как вы, за сегодняшний день десятка три набралось. В компании веселее...

И в доказательство потрянул пачкой задержанных водительских удостоверений.

Пока старший лейтенант с ехидной улыбкой составлял протокол, Вера пыталась выяснить, почему вдруг brave молодые ради ее скромной персоны бросили неотложное служебное задание и уже целых полчаса сочиняют протокол. Ведь, как сказано в «Правилах дорожного движения», спецавтомобили включают спецсигналы только для обеспечения проезда в случае выполнения «неотложного служебного задания» (п. 3.1 ПДД). И тут вдруг оно забыто!

...Вечером 29 июля присевшие на «хвост» ее автомобиля милицейские «Жигули» Ольга Б. приметил сразу – маячки на них переливались, как новогодние гирлянды, а вот «голос» гаишный спецавтомобиль не подавал. Сметнув, что «заговорить» сиреной он может в любую минуту, Ольга на всякий случай приняла правее – от греха подальше. Да поздно...

Вместо сирены или крякалки из гаишного автомобиля тотчас же вырвалось что-то вроде «немедленно прижмитесь к обочине!».

Инспектор ДПС ОГИБДД Юго-Восточного округа сержант, простите, Козадаев не спеша изучил Ольгины документки, уложился в двадцать минут при сочинении протокола и со словами: «Вот теперь суд обязательно лишит вас прав за то, что вы не уступили мне

дорогу при выполнении мною неотложного служебного задания», – медленно побрел к своим «Жигулям».

Глаза на чертовщину нам открыл некий инспектор ДПС, перед которым якобы на Московской кольцевой тоже не расчистили дорогу, – заполняя протокол и смачно разжевывая при этом бутерброд, он честно признался:

– Да куда мы не торопимся... Просто у нас идет эксперимент по... «подставам».

Расценив притянутые за уши обвинения как милицейскую диверсию (а на карту поставлен как минимум штраф, как максимум – лишение прав!), по делу Ольги Б. мы отправились к мировому судье товарищу Федоровой.

Суд-то уж наверняка разберется!

Мировой судья участка №132 столичного района Выхино-Жулебино Федорова ошарашила прямо с порога:

– Так Ольга Михайловна признает свою вину? Наша «делегация» напряглась: неужто это уже и есть то самое слушание дела, на которое возлагалось столько надежд? Неужто сидящая в своем кабинете за столом в «домашней» одежде леди и есть мировой судья?

Смело высказанная нами мысль о том, что судья, отправляя правосудие, прежде чем «склонять» к признанию вины, обязан прикрыть потертые джинсы мантией, а заодно совершить десятка полтора процессуальных действий, предусмотренных при подготовке дела к рассмотрению Кодексом РФ об административных правонарушениях, вызвала угрожающий «вулканический выброс»:

– Если хотите, чтобы все было по закону, будет вам по закону...

И нам (лучше бы уж молчали...) стало ясно: с этой минуты в судебном участке №132 района Выхино – Жулебино, видимо, в порядке исключения, все будет по закону.

Первым в процессе начали

допрашивать того самого инспектора ДПС Козадаева, который якобы от начала улицы до самого ее конца никакими спецсигналами не мог прогнать Ольгу Б. со своего ряда.

Высказанная вслух защитником Ольги мысль о том, что свидетелем Козадаев быть не может, ибо он уже обвинитель (а совмещение процессуальных функций недопустимо!), растянула судебское лицо в ухмылке. И «свидетель» Козадаев, разумеется, взялся по-свидетельски поддерживать предъявленное им же обвинение, из которого следовало, что при движении за автомобилем Ольги на его автомобиле были включены все спецсигналы, а не только световой.

Предложение защитника подвергнуть инспектора ДПС экспертизе на детекторе лжи заставило судью взметнуть бровями:

– Зачем детектор? Козадаев предупрежден об ответственности за дачу ложных показаний, значит, он говорит правду...

– Коли так, – предложила защита, – пусть правду скажут и другие предупрежденные об ответственности свидетели, двигавшиеся в тот злополучный вечер впереди Ольгиной машины.

Свидетели Алексей С., равно как и его жена, глядя в глаза судье, честно признались, что не слышали никаких звуковых сигналов, хотя окна в их автомобиле были открыты, что называется, настежь, а в салоне стояла почти мертвая тишина – ребенок не выносит шума.

О том, что милицейский автомобиль Козадаева сверкал, как новогодняя елка, но молчал, как селедка, поведала суду и сама Ольга Б.

«Три показания против одного – это хороший шанс», – взялись оценивать мы судебную перспективу, пока судья удалилась выносить «приговор».

Однако вскоре услышанное из уст судьи лишило нас дара речи: свидетели врут, ибо, защищая

Ольгу, врут по предварительномуговору; Козадаев говорит правду и только правду, ибо ему врать абсолютно незачем – бескорыстный он. Стало быть, вина Ольги в непредоставлении преимущества в движении Козадаеву полностью... доказана.

И суд постановил: Ольгу Михайловну Б., обидевшую милиционера, подвергнуть суровому наказанию...

Истошный вой сирены и всполохи «гирлянд», сопровождающие несущийся издали «в спину» спецавтомобиль, вызывают у всякого вертящего баранку мотивированную реакцию: заранее согнуть с «тревожной» полосы. Даже разнужданное воображение вряд ли способно нарисовать водителя, который, вцепившись в руль, не сворачивает с пути, приговаривая: «Фиг вам! Не уступлю!»

Стало быть, если спецавтомобиль подает спецсигнал заблаговременно и постоянно, шансы проехать беспрепятственно снижаются у него лишь в том случае, если у всех двигающихся впереди автомобилей отсутствует возможность мгновенно растолкать едущие справа машины и, не создавая аварийной ситуации, пролезть между ними. (Кстати, правила не устанавливают временной норматив, в соответствии с которым следует бросаться прочь от наступающего сзади, сбоку или спереди милицейского монстра.)

Если же спецсигналы подаются неожиданно, то и возникают ситуации, являющие собой предмет судебного спора.

Психологи утверждают, что только очень опытный водитель на спонтанно зазвучавший вой сирены может мгновенно мобилизоваться и, применяя ранее полученные навыки, виртуозно растолкать всех, кто едет справа. Такую реакцию психологи называют активно-оборонительной.

Однако подавляющее большинство водителей искусственно вызванный стресс встречает пас-



сивно-оборонительной реакцией: легким замешательством и даже кратковременным снижением двигательной активности.

Особенно ярко такая реакция проявляется у женщин, ибо преобладающий у них истероидный психотип предполагает примат эмоциональной сферы над волевой. Даже просидевшие за рулем не один десяток лет, в ответ на стресс они чаще всего теряют способность контролировать ситуацию, координировать движения и принимать решения. Нередко стрессовая ситуация вызывает у женщин ступор (как у майского жука, перевернутого на спину) – в испуге они бросают руль и даже закрывают глаза.

С этой минуты такие водители становятся опасными для окружающих.

Психологический прессинг при этом испытывает, между прочим, и сам инспектор ДПС: он находится под влиянием приказа комбата «вынь да положи десяток протоколов по эксперименту!» и лишен возможности объективно оценивать поведение своей предполагаемой жертвы.

А потому любое подозрение «кажется, мне не хотят уступать дорогу...» заведомо готов квалифицировать по заказанной выше статье.

Авторы ПДД, как люди здравомыслящие, сообразили: вряд ли спецавтомобиль вправе требовать у водителя уступить ему дорогу, только сев ему на хвост, ибо выполнение такого требования связано с совершением сложных и даже весьма опасных маневров. А это значит, что призывать уступить дорогу можно только заблаговременно, издали, не создавая паники... В пункте 3.2 Правил дорожного движения они так и написали: водители транспортных средств с включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом уступить ему дорогу.

Обратите внимание: при приближении.

Между тем при проведении московского эксперимента «Эх, проучу!» спецсигналы, как правило, по распоряжению неизвестного нам автора этого жестокого шоу инспекторы (нарушая требования ПДД) заблаговременно не подают: ведь услышат водители «цветомузыку» издали – уступят и провалят затею... Спецсигналы – световой и звуковой, как правило, подаются одновременно с требованием прижаться к обочине! Ставка делается на неожиданность и приведение жертвы в замешательство.

Плюют столичные гаишники и на пункт 3.1 ПДД, который прямо указывает, что водители спецавтомобилей включают спецсигналы для получения преимущества перед другими участниками движения при выполнении неотложного служебного задания. Ну и в самом деле: не гудеть же (по закону!) во всю ивановскую, когда везешь начальника с девками на пикник!

Столичная придорожная милиция изобрела таким варварским образом местную версию ПДД, в которой сама для себя «узаконила» еще один повод для применения спецсигналов – весьма сомнительного свойства эксперимент.

Провоцируя такими трюками аварии, гаишники посягнули и на собственную «библию» – «Наставление по работе ДПС», которое обязывает их в первую очередь обеспечивать безопасное дорожное движение. И ладно, если б торопились они спастись погибающих в автокатастрофе (можно было бы «простить» создание по дороге аварийной ситуации), но козадаевы, гудя в затылок, ведь просто развлекаются...

Очень жаль, что в циничное шоу, придуманное ГАИ, вовлечены и горячо аплодируют лицедейству те, на кого возлагается последняя надежда, – наши самые «гуманные» («если хотите, то бу-

дет вам по закону!») мировые и районные суды.

На пути к провокации они тоже уступают гаишникам дорогу...

steer.ru

## КОММЕНТАРИИ И ОТЗЫВЫ

**Отзыв 1.** Сотрудникам ГИБДД такими вещами заниматься смысла не имеет в силу следующего. Во-первых, снять денег так достаточно сложно – граждане в своем уме не будут просто так расставаться со своими кровными. Во-вторых, для статистики им этим заниматься тоже не надо. Куда проще, останавливая кого-то за любое нарушение – хоть пересечение стоп линии, хоть поворот не с того ряда, вписывать в протокол, что надо по статистике. Я уже не говорю о неразумности хождения по судам, в то время как можно стоять на дороге, делать статистику и деньги получать... К тому же мировым судьям тоже не нужны последующие отмены из решений районными судами. У них тоже есть статистика и квалификационная коллегия. А у сотрудников ГИБДД в такой ситуации есть реальный шанс получить неприятностей – в нашем городе очень многие улицы или их фрагменты снимаются на камеру, свидетели не известно какие попадутся и т.д. Исход дела зависит от профессионализма юриста. К тому же грамотный юрист сразу бы попросил суд затребовать справки из ГИБДД, о том по какому такому важному делу торопился инспектор. Необходимо учитывать, что все вызовы регистрируются, в том числе по ДТП с указанием повреждений, пострадавших и т.д.

**Отзыв 2.** ГИБДД такими делами действительно занимаются, но не по собственной инициативе, а по указке свыше. В группе разбора мне майор намекнул потом, что пришел приказ очистить спецтрассы, а способы предло-

жили выбрать на свое усмотрение. Моего клиента так на Кутузовском взяли, ехал человек на новом «Рейндж-Рovere», никого не трогал, даже за ним никто не ехал, на посту остановили и сообщили ему, что он не уступил некой спецмашине дорогу. Потом в суде появился и инспектор дорожно-патрульной службы, которому якобы дорогу не уступили, и прошел описанный фарс со свидетельскими показаниями, что и в оригинальном тексте. С трудом удалось убедить судью вынести решение только на штраф, благодаря тому, что во все инстанции вплоть до прокуратуры были направлены жалобы, хотя и была настроена лишить прав на 4 месяца.

**Отзыв 3.** Что ещё приходится ждать от инспекторов? Не спорю, есть и те, которые на самом деле заботятся о простых участниках движения, а не только о водителях спецавтомобилей. Сам ехал как-то по Джубгинской трассе мимо Горячего Ключа. Знак – ограничение скорости до 40км/ч, дорога только после ремонта. Ширина четыре полосы, никакой разметки. Впереди едет телега с лошастью – такое у нас еще встречается. Ну, обогнал я ее со скоростью километров тридцать, наверное. Тормозят. Говорят что я выехал на полосу встречного движения и что с меня или 500 руб. или лишение прав. Я спрашиваю, как он определил встречную полосу? А он отвечает, что он инспектор, и что ему виднее. К этому добавил, что, таких как я, он как раз и штрафует (если дословно: «штрафую студентов, пенсионеров и тех, кто постоять за себя не сможет, не штрафовать же бизнесменов и бандюков?») Меня это взбесило и я всё это в протоколе изложил, права у меня забрали и вызвали на рассмотрение дела в Горячеключевской суд к мировому судье. И что вы думаете? Подходит этот инспектор к судье, перекидываются фразами, типа как дела? Что

с этим делать будем? Меня и не спросили на суде, что и как было – сказали только, лучше б просто ему денег дал (и это на суде-то), а ещё сказали, что ворон ворону глаз не выклюет. Вот и система правосудия у нас!!! Зла не хватает!

**Отзыв 4.** Да, это что! Меня пыталась патрульно-постовая служба остановить за, якобы, нарушение правил! Поворачиваю с Севастопольского проспекта налево на улицу Дмитрия Ульянова под гаснущую стрелку и через 10 метров вой, мигалки: аж страшно стало! Выходит ко мне ст. лейтенант и, не представившись, сразу: «Нарушаем?!» Я говорю: «Где?» Он: «Под запрещающий сигнал проехали!» Я в отказ, потому как проехать успел под зеленый! Минут 10 он меня пытался на что-то развести! Я стою твердо на своем – не было и все тут! Говорю, что мое нарушение вообще не в его компетенции! Он: «Ну, тогда мы ДПС вызываем!» Я: «Ради Бога». Про себя думаю: «Вот смеху будет, когда злые ДПСники сорвутся с какого-нибудь выбранного ими места и приедут по этому вызову оформлять 50 – 100-рублевый протокол! Вдвойне интересно, как будет выглядеть этот протокол – свидетелей нарушения нет, обвиняемый (то бишь я) вину не признает, остановили машину – и то не сотрудники ГИБДД, а ППС! Ну, стоим, ждем, минуту стоим, две – он не выдержал: «Давай, говорит езжай, повезло тебе, у нас вызов на адрес!» Я отвечаю: «Из нас двоих кому-то должно было повезти!» Он (со злобой): «В следующий раз не повезет». Получается, этот ст. лейтенант себя возомнил Перстом Божьим и думает все ему позволено. Задержал ты меня за нарушение – вызывай сразу ГИБДД. Нет, сразу «разводняк» начинается! Два дня отходил!

**Отзыв 5.** Зачем являться в суд, если нет вины? Если не смогли известить о явке в суд («нет дома», не открывает дверь почталь-

ону) повестка в суд не вручена и возвращается обратно. Согласно ст.25. 1 КоАП РФ: «Если вы не извещены о месте и времени рассмотрения дела в суде, судить вас не имеют права».

**Отзыв 6.** У меня отобрали права за то, что «транзит» от лобового стекла оторвался. Подписывать повестку в суд на посту я отказался, и инспектору дорожно-патрульной службы написал «отказ». День суда я запомнил, когда читал эту повестку. В назначенный день я оплатил штраф (2500 рублей) и приехал в суд. Это меня и спасло: пока я гулял в коридоре, слышал следующий разговор судьи и инспектора, который привез документы: «Надо «лишенцев» побольше, слишком мягко наказываете». Из пяти человек на этот день всех лишили, один я потряс квитанцией и сказал, что вину признаю, штраф оплатил. Судья покачала головой и вынесла штраф, еще что-то написала типа «ввиду осознания вины и по причине оплаты штрафа к моменту суда...». Вот так. Почти гарантированно мог лишиться «прав». У судей, получается, такой же план?

**Отзыв 7.** Дело в том, что все описанные выше случаи демонстрируют полную юридическую неграмотность нашего населения. Во-первых, ни в одном из описанных случаев гражданин не обратился к грамотному юристу. А во вторых, все упомянутые граждане рассматривают мирового судью как истину в последней инстанции. Если он или она выносит неправоудное решение, оно может быть обжаловано в районный суд. При этом вероятность того, что сотрудник ГИБДД будет также панибратски общаться с судьей районного суда, крайне мала.

Необходимо учитывать, что та юридическая безграмотность сотрудников ГИБДД с которой они подходят к оформлению всех документов позволяет людям более или менее грамотным ре-

шить данный вопрос в рамках правового поля. Если мировой судья начинает неправильно себя вести в зале заседаний, это повод записать все на диктофон, а также заявить отвод. А потом все материалы отправить в их квалификационную коллегию и прокуратуру. А копии отправленных писем отдать такому нерадивому судье.

Так что не надо жаловаться на инспекторов и мировых судей – а надо бороться. Обжаловать решение в вышестоящие инстанции и жаловаться в контролирующие органы. И еще добрый совет. Если сотрудник начинает перегибать палку, то не надо ему хамить, надо попросить представиться еще раз, записать номер жетона и обратиться в управление собственной безопасности МВД (или как называется). Можно звонить им прямо на месте – это тоже вызывает панику у сотрудников. К тому же не забывайте, что почти у каждого из нас в мобильнике есть диктофон – пользуйтесь им.

**Отзыв 8.** Самое смешное состоит именно в том, что в суде будет нереально что-либо доказать. Уже давно укоренился лозунг: «Попал в суд в первый раз, сразу всё признавай – дадут меньше, будешь искать правду – получишь по максимуму». Чего стоит одно то, что любое пересечение двойной сплошной, автоматически является ездой по встречной полосе с изъятием удостоверения на право вождения автомобиля.

**Отзыв 9.** Почему все считают, что мировой суд – это все, что есть на свете. Есть еще миллион возможностей повлиять на свою судьбу. Никто не пытался цивилизованно разрешить конфликт – походить в установленном порядке по инстанциям, обратиться в уполномоченные органы.

**Отзыв 10.** Для людей советующих обратиться к профессиональным юристам. Обращался. Посылают их в суде со своими ходатайствами. Ходатайств по делу

в мировом суде у моего адвоката 5 штук было. В районный суд пошёл один, без адвоката. Судья поговорила, пожурила, сказала, что закрое дело в связи с окончанием срока вынесения приговора. Приезжаю через 10 дней за постановлением, а в постановлении 2 раза не моя фамилия вписана и указано, что приговор оставлен без изменения. Послали жалобу, с другим юристом, в Мосгорсуд. Возвращают жалобу под смешными предложениями, не желают рассматривать.

**Отзыв 11.** Ровно год назад такая же история с подставой с «мигалками» приключилась со мной в г. Щелково. Только машина ДПС подъехала не сзади, а справа (я ехал по крайней левой). Замигала, но даже не гудела, предложила остановиться. Я думал – проверка документов, а мне говорят – не уступил дороге спецмашине со спецсигналами. Спрашиваю: «И что я вам не уступил, если вы ехали по свободной полосе справа?». Они: «По нашей внутренней инструкции мы должны при движении со спецсигналом сразу же занять крайнюю левую полосу, а вы там ехали и нам в этом мешали». Думаю: «Денег хотят». «Не-е-е» – говорят – «У нас операция, называется «чистые руки»». Начали заполнять протокол, отняли права. Возврат стоил штрафа 500 рублей в кассу, а могли лишиться прав на 4 месяца, так что – «легко отделался».

**Отзыв 12.** Надо знать несколько простых вещей:

1. Что именно сказано в «Правилах дорожного движения» и требовать от инспектора точного указания, какая статья была нарушена.

2. Не подписывать протокол, если ты с ним не согласен.

3. Не бояться инспекторов. Они должны действовать в рамках закона, который надо знать. Разговаривать надо уметь и с ними, а не бежать «на полусогнутых» с правами.

**Отзыв 13.** Если честно, лично меня устраивает то, что инспекторы готовы брать взятки. Нет идеальных водителей, которые все делают по правилам. В июне этого года меня тормознул гаишник просто так, для проверки документов, а у меня страховки не было, не успел оформить. Ну, начал, как всегда, с «верхов», типа: «машину на штрафстоянку или давай 1000 рублей и все замнем». Поговорили минут десять, он мне выписал штраф на 100 рублей за якобы проезд на запрещающий знак светофора, а ему чисто по-человечески 200 рублей в карман засунул. Было бы все по закону, поперся бы я пешочком домой, да еще с позором, потому что в машине со мной девушка была. Ну ладно девушка, а если жена с грудным ребенком, так это вообще повеситься можно.

**Отзыв 14.** Практически любое дело можно развалить из-за ошибок в оформлении документов и процессуальных ошибок (при выполнении следственных действий, обысков, изъятий и т.п.). Это относится не только к ГИБДД, а практически ко всем структурам. Но этим должен заниматься квалифицированный юрист. Пусть и не адвокат, если не можете себе позволить, так хоть представитель. Ну а если дело серьезное, то даже если судом назначен адвокат, то вы имеете право назначить своего представителя.

**Отзыв 15.** Чем платить за услуги адвоката – проще инспектору денег дать.

**Отзыв 16.** Автомобиль – это источник повышенной опасности. Это отправная точка любого судебного заседания. Большинство так или иначе упоминает или видит в документах (например показаниях) п. 10.1 ПДД. Хоть кто-нибудь из участвующих в обсуждении понимает, о чем в нем идет речь?! Водитель обязан контролировать свое транспортное средство, его движение, вплоть до полной остановки.



Большинство ДТП происходит из-за хамства (не уступлю!) и превышения скорости! Пересечение сплошной разделительной – есть грубейшее нарушение ПДД. В очень редких случаях суд может принять во внимание гипотетические «экстренные ситуации».

В любом случае есть установленный законом порядок обжалования решения суда. Взятки никогда не предлагайте! Пойдете под суд. Никогда не отказывайтесь от медосвидетельствования – если в деле был зафиксирован отказ от него – суд в 99% случаев признает вас крайним. Не демонстрируйте сотрудникам правоохранительных органов свою «крутизну», занятость, что вы опаздываете и т.п. Это все с большой степенью вероятности может быть использовано против вас и/или только раздражит сотрудника. Старайтесь вести себя корректно, не хамите. Интересуйтесь сутью и причинами действий сотрудников. Диктофоны (а теперь и видеозапись) в телефонах имеются. Никогда не подписывайте чистые (незаполненные) бланки. Это все элементарные вещи.

**Отзыв 17.** Был свидетелем ситуации: патрульный автомобиль ДПС с выключенными спецсигналами движется по встречной полосе, когда это запрещено ПДД. Можно ли обратиться в ГИБДД по месту совершения этого административного правонарушения с заявлением, содержащим требование привлечь водителя автомобиля ДПС к административной ответственности (указать номер машины, время, дату и точное место нарушения) и подкрепленными свидетельскими показаниями? Или вот еще: однажды я двигался за патрульным автомобилем ДПС с выключенными спецсигналами на своей машине, со скоростью 100 км/ч в населенном пункте, как и патрульный автомобиль. На посту ДПС на выезде из населенного пункта впереди идущий автомобиль ДПС включил

мигалку и инспектор из окна жезлом приказал мне остановиться. После чего на меня составили протокол за превышение скорости в населенном пункте, скорость определили по спидометру патрульного автомобиля. Вопрос: при наличии свидетелей, подтверждающих, что автомобиль ДПС превышал установленную скорость движения с выключенными спецсигналами, и протоколом, в котором зафиксирован и факт нарушения ПДД водителем патрульной машины, возможно ли привлечь водителя патрульной машины к ответственности за превышение скорости?

**Отзыв 18.** Вот так у нас все и раскручивается. Хорошо, что инспекторы берут – я могу нарушать. Хорошо, что водилы нарушают – я могу брать. А потом – а-а-а, они берут по беспределу!!!! Так, а кто же их к этому приучил? Надо прекратить давать – совсем!!! И начать бороться за свои права – до последнего. Боишься потерять права – не нарушай. И тогда инспекторы поймут бесполезность разводов, и, может, тогда они начнут не отлавливать нарушителей, а предупреждать правонарушения.

**Отзыв 19.** С моим другом произошло следующее. Дорога имеет 3 полосы в ту и другую сторону, двойная сплошная. Шел плотный транспортный поток, друг ехал во второй полосе и начал перестроение в первую, чтобы не пропустить правый поворот. В третьем ряду встречного потока останавливается машина ДПС, включает мигалки (сирены не было) и резко через 2 сплошных начинает поворот. Друг её из-за плотного транспортного потока не видел и не слышал. Так как машина, идущая слева начала притормаживать, он тоже начал машинально тормозить и перед ним возникает «Волга» ДПС. Он рвет ручник, бьет по тормозам, но не успевает.... Очевидцы утверждают, что машина ДПС двигалась без звукового сигнала, также от граждан, нахо-

дившихся в ней был сильный запах алкоголя. Но никто не согласился свидетельствовать в нашу пользу. Сотрудники ДПС, бывшие в машине, сразу нашли свидетелей, которые сказали, что их машина двигалась с сиреной.... Что посоветуете делать?

**Отзыв 20. (от инспектора ДПС).** На многих машинах ДПС световые сигналы не работают. На других работают маяки, но из-за ненадежности устройств сгорают блоки, отвечающие за звук. Да, это внутренняя проблема. Да, положено, чтобы был и звук и свет. Да, в реальной жизни включают только свет (иногда еще и крикают) чтобы придать видимую легитимность нарушению ПДД. Решили поцепляться к формальности? А на моей служебной машине нет ни раскраски, ни маяков, ни звука. Да еще и синие номера на белые заменили. А по роду работы я на этом убогом производстве Сызрани (ВАЗ-2106) должен гоняться за дорогими и быстрыми иномарками. И никто из моего начальства не будет вникать в проблемы остановки водителей маханием им из окна рукой. Проведены эти авто как административно-хозяйственные по балансу. И ничего им не положено. Со стороны ж посмотреть – инспекторы на «халтуру» выехали на своей машине. И правила им не писаны.

Я все это к тому, что не всегда кажущаяся очевидность соответствует реальному положению вещей. Вам кажется очевидным, что инспектор без цели нарушает. Возможно, это и так. Возможно, ему действительно надо это по службе. И я, если заметили, отнюдь не пытаюсь доказать, что милиция всегда права, а нарушает только по делу. Просто бывают разные ситуации.

**В. ТРАВИН,  
г. Москва**

(Использованы материалы форумов [steer.ru](http://steer.ru), [gai.net.ru](http://gai.net.ru), [forum.exler.ru](http://forum.exler.ru) и [spb.ru](http://spb.ru))



# Велорикша с ученой степенью

Было это пять лет назад. Пожилой человек на странной конструкции коляске взялся прокатить меня от павильона к павильону. Но, разговорившись, мы проехали по большому кругу выставки. Деньги за извоз он брал небольшие, а рассказчик оказался отменный. Только меня не покидало смущение: в роли рикши выступал преподаватель, кандидат наук, рекордсмен мира, заслуженный мастер спорта и, наконец, просто изобретатель Геннадий Михайлович Мартынов...

Близорукость едва не помешала ему поступить в институт физкультуры. Но, как всегда, помог случай.

Когда начальник кафедры спросил у абитуриентов, кто хорошо катается на коньках, Мартынов оказался единственным, кто назвал свои настоящие результаты. Остальные переплонули все мировые рекорды. За честность его зачислили особым приказом.

На втором курсе института Гена Мартынов стал чемпионом Москвы. Но, несмотря на первую серьезную победу, его так и не взяли ни в одну команду. Тогда тренер предложил своему ученику пересесть на тандем. В напарники пришел Борис Васильев.

...На то время в гонке на танде-

мах равных студентам Мартынову и Васильеву не было. Поэтому на московский чемпионат Англии, Италии и СССР – сильнейших велосипедных стран того времени – направили именно их.

– Мы ту гонку проиграли, кто-то отвинтил нам заднее колесо, из-за этого чуть не разбились. Зато с лидером английской сборной Питером Бротзертоном после гонки совершили отличную сделку, – вспоминает Геннадий. – Английский тандемный велосипед весил меньше, чем наш обычный. Я предложил за него Бротзертону любые деньги. Он отказался, потому что велосипед у них один, а он должен был выступать на нем через неделю во Франции. Но колеса отдать согласился, правда, в обмен на 3 фотоаппарата. Питер был так доволен, что в придачу еще «подарил» седло. Наши из команды говорили мне: «Дурак, зачем тебе эти колеса?» А я на них потом девять раз становился рекордсменом СССР.

Почувствовав в крупных соревнованиях до 70-го года, Геннадий Михайлович ушел на тренерскую и преподавательскую работу, где подготовил несколько чемпионов мира, Европы и Союза. Кроме этого серьезно занялся совершенствованием гоночного велосипеда и в общем-то изобрел его заново. Дисковые колеса, торпедный руль, надувное седло, сверхлегкие педали и еще множество разных мелочей. Пять патентов на изобретения зарегистрированы в Японии, Италии, Франции и Германии.

Приезжающие в институт иностранные гости удивлялись, почему господин Мартынов не миллионер, ведь его изобретениями пользуется весь мир. Но разве им объяснить почему?

**Г. ТОСУНЯК**



## (ДНЕВНИК НАЧИНАЮЩЕЙ АВТОЛЮБИТЕЛЬНИЦЫ)

**1 сентября.** Вчера папик подарил мне машинку. Такая вся красненькая, маленькая, японская и называется смешно – «Мусиписи».

**3 сентября.** Сегодня папик подарил мне «права» и сказал, чтобы я их всегда держала при себе. Положила в косметичку.

**4 сентября.** Папик вручил ключ от машинки. Класс! Только мне не понравился брелочек с кнопками. Поэтому я прицепила вместо него такого котика мягкого пушистого, если ему почесать за ушком, он прикольно мяукает. Вышла во двор, а машинка не открывается.

Позвонила папику, а он спросил про какой-то пульт от сигнализации.

**6 сентября.** Котика пришлось снять.

**7 сентября.** Первый раз ездила на своей новой ма-

## Блондинка за рулем

шинке. Отпад! Только шофер Василий все время отворачивал от меня зеркальце и не давал спокойно накуриться.

**10 сентября.** Сегодня сама села за руль. А-а-а...балдеть! Выехала на перекресток, тут Светка позвонила на мобильник. А папик предупреждал, чтобы я во время езды не разговаривала. Остановилась.

Мы со Светкой всего минут сорок поболтали. А вокруг моей машинки собралось столько поклонников! Все гудят, руками машут. Наверное, хотели познакомиться. Потом приехала милиция и, когда узнала, как зовут моего папика, стала полосатой палкой разгонять все остальные машинки. А мне посоветовали купить вертолет.

**11 сентября.** Насчет вертолета папик обещал подумать. Когда с милицией рассчитается.

**Александр СЕМИКОВ**

# На веселой волне

Сидят на крылечке старик со старухой.

– Дед, у нас, кажется, будут дети...

– Что? А, конечно... Ведь завтра пенсию получаем.

\* \* \*

– Современная молодежь ужасно одевается! Например, вот этот парень.

– Это моя дочь.

– Простите, я не знал, что вы ее отец.

– Я не отец, а мать.

\* \* \*

– Сегодня ты, наконец, не будешь упрекать меня, что я плохо готовлю.

– Правда? А что у нас на обед?

– Ничего...

\* \* \*

Благотворители собирают деньги для дома престарелых. Звонят в одну квартиру. Открывает непроспавшийся мужчина.

– Пожертвуйте что-нибудь ненужное для дома престарелых...

– Одну минутку. Сейчас я вам свою тещу отдам!

\* \* \*

Сердобольная соседка спрашивает старичка-пенсионера:

– Вам, наверное, скучно целыми днями одному находиться дома?

– Отчего же? Я целыми днями сижу и думаю.

– А что вы делаете по праздникам?

– О, по праздникам! По праздникам я позволяю себе маленькую роскошь. Я просто сижу...

\* \* \*

– Доктор, меня беспокоит кашель...

– А сколько вам лет?

– Семьдесят.

– В двадцать лет вы кашляли?

– Нет.

– А в сорок?

– Нет.

– Ну вот видите, когда же вам кашлять, как не теперь?!

\* \* \*

Среди ночи в квартире раздаётся телефонный звонок:

– Это баня? – спрашивают на другом конце провода.

– Это квартира! – кричит раздраженный хозяин, поднятый среди ночи.

– А почему в трусах стоите?

\* \* \*

– Когда утром я слышу звук будильника, мне кажется, что в меня выстрелили.

– И ты вскакиваешь?

– Нет, лежу как убитый!

\* \* \*

Чукча хочет купить тележку для перевозки снега. Подходит русский и дает совет:

– Ты купи КамАЗ, в него больше вместится.

Послушался чукча и купил. Через год опять встречаются, а чукча на тележке снег везет.

Русский:

– Почему на машине не возишь?

Чукча:

– В КамАЗ больше входит, но олени быстро устают.

\* \* \*

Штирлицу звонят из гестапо:

– Не заплатишь за электричество – отключим передатчик!

## Кроссворд

ныне можно увидеть на спортивных аренах. 29. Неудача, посрамление. 33. Материал, который не краснеет и все терпит. 34. Очень тонкая жесткая прозрачная ткань. 35. Соцветие злаков. 36. Денежный вклад. 37. Жгучее растение.

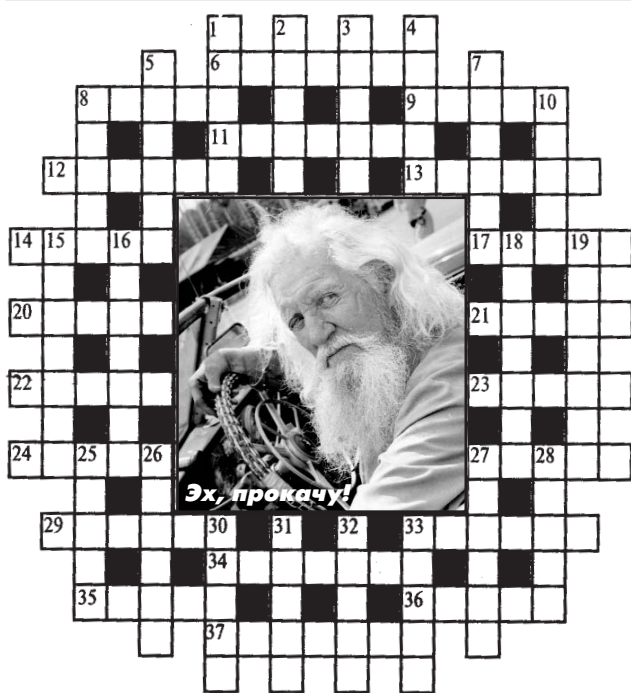
**По вертикали:** 1. Что возгорается из искры? 2. Повесть А. Гайдара. 3. Публичный показ самодеятельных коллективов. 4. Предел мечтаний каждой шашки. 5. Коломенская единица измерения человеческого роста. 7. Весьма неглупый человек. 8. Лидия Смирнова в фильме «Женитьба Бальзаминова». 10. Наушник-малолетка. 15. Двигатель торговли. 16. Знак, ставший символом бюрократической бездеятельности при видимости бурной деятельности. 18. Жилье в тропиках. 19. Не ради нее отправился отец Федор за двенадцатью стульями, а «токмо во исполнение воли» пославшей его жены. 25. Матрас, с которым сравнивают безвольного человека. 26. Сверхъестественное существо из скандинавских поверий. 27. Что держит за пазухой затаивший злобу? 28. Крылатый конь – символ поэтического вдохновения. 30. Опера Пуччини. 31. Хищник из семейства кошачьих. 32. Азиатское государство. 33. Расположение войск вне населенного пункта.

**По горизонтали:** 6. Любитель сладенького. 8. Между вторником и четвергом. 9. Фараон в гробнице. 11. Инструмент, с помощью которого на аукционе сообщают: «Продано!» 12. Женщина как объект любви. 13. Полная чушь. 14. Землечерпальная машина. 17. Манильская пенька. 20. Часть лица. 21. Вступительная часть па-де-де. 22. Шелковая ткань, вытканная золотыми или серебряными нитями. 23. Собака, сильно смахивающая на сардельку. 24. Сладкий картофель. 27. Старинное оружие, которое

«Тоска». 31. Ягуар. 32. Индия. 33. Бивак. Бунтало. 19. Корысть. 25. Тюрлюк. 26. Тролль. 27. Камень. 28. Лерас. 30.

Верста. 7. Умница. 8. Сваха. 10. Беда. 15. Фекама. 16. Галочка. 18. Органди. 35. Колос. 36. Ванос. 37. Крапива.

**По вертикали:** 1. Пламя. 2. «Школа». 3. Смотр. 4. Дамка. 5. Паря. 23. Такса. 24. Батат. 27. Конь. 29. Апорт. 33. Бумага. 34. Пассия. 13. Ахинея. 14. Драпа. 17. Абака. 20. Скула. 21. Антре. 22. Среда. 9. Мумия. 11. Молоток. 12.



Эх, прокачу!

**По горизонтали:** 6. Любитель сладенького. 8. Между вторником и четвергом. 9. Фараон в гробнице. 11. Инструмент, с помощью которого на аукционе сообщают: «Продано!» 12. Женщина как объект любви. 13. Полная чушь. 14. Землечерпальная машина. 17. Манильская пенька. 20. Часть лица. 21. Вступительная часть па-де-де. 22. Шелковая ткань, вытканная золотыми или серебряными нитями. 23. Собака, сильно смахивающая на сардельку. 24. Сладкий картофель. 27. Старинное оружие, которое



## Любовь или машина...

Алла Борисовна Пугачева оценила любовь Филиппа Бедросовича Киркорова в 750 тысяч долларов. Дело было так.

Более года назад – под занавес уходящего две тысячи пятого – он купил своей любимой (а может, тогда уже и не любимой, а может, и вообще никогда не любимой) жене роскошный автомобиль Bentley Arnage. Кожа, дерево, инкрустации, все дела.

– Вот! – гусарски махнул он рукой в сторону сверкающего четырехколесного красавца, когда возвратившаяся с гастролей супруга сходила с вокзального перрона. – Пользуйся, душа моя, мне не жалко, подумаешь – машина, мелочь какая, я еще и не такое могу подарить, если надо – я за тебя умру, тра-ла-ла ла-ла-ла, посмотри в глаза мне, тра-ла-ла ла-ла-ла.

Посмотрела Алла Борисовна в чистые аки лазурь мужнины глаза и поняла: простак. То есть она давно это поняла, но сейчас утвердилась в своем мнении окончательно: простак конкретный.

Потому что к тому времени вопрос об их разводе был уже практически решен.

Ну, а раз решен – значит, спустя какое-то время, они и развелись.

Так вот. Личных автомобилей у примадонны российской эстрады хватает. Машины ведь дарят, знаете ли, не только Киркоровы. Но и другие люди. Друзья, например. На подаренном друзьями Mercedes Pullman она, в частности, и ездит.

– Езжу я, стало быть, на Mercedes Pullman, – рассудила Алла Борисовна. – А Bentley ржавеет на парковке и толку от него ноль. А ну как продам я это штучное изделие британского автопрома за достойные деньги. За те же 750 тыщ.

И продала.

Благо машина к тому времени была оформлена на внука примадонны – Никиту. Который в силу несовершеннолетия самостоятельно распоряжаться собственностью прав не имеет и вообще – недееспособен пока, хотя, говорят, уже чего-то там поет.

А Киркоров, говорят, даже не огорчился. «Ну, продала и продала, – сказал. – Шут с ней. Тра-ла-ла ла-ла-ла».



Ну и ну!

## Протест уличных гонщиков

Столичные уличные гонщики в декабре провели необычную акцию протеста – с требованиями выделить им специализированную трассу для проведения гонок стритрейсеры за одну ночь успели перекрыть МКАД, Третье транспортное кольцо, Ленинский проспект, и устроили там импровизированные заезды.

Решение устроить акцию было принято после того, сотрудники ГИБДД разогнали гонщиков с одного из традиционных мест проведения заездов. «Нам не дали гоняться по улочкам Москвы, где мы никому не мешаем. ДПС нам запретило всё проводить – и вот, приходится кривляться», – заявляет один из организаторов мероприятия. Под утро гонщики устроили заезды прямо напротив столичного управления ГИБДД на Садовом кольце.

По оценкам организаторов, в акции протеста приняли участие около тысячи человек и почти 200 автомобилей. В ГИБДД комментировать ночные гонки по улицам Москвы отказались, сославшись на отсутствие какой-либо информации об этом мероприятии.

## В McDonalds без одежды

Необычный случай произошел в сети быстрого питания McDonald's в американском городке Колумбус. К окну заказа, предназначенного для обслуживания автовладельцев, подъехал молодой человек, на котором не было одежды, и с невозмутимым видом начал заказывать еду. Рядом с ним сидел вполне нормально одетый пассажир, который с улыбкой наблюдал за оторопевшими продавцами.

Однако продолжалась эта комедия недолго, один из сотрудников McDonald's позвонил в полицию и через несколько минут похожий по описанию автомобиль был остановлен. Помощник шерифа, подходя к автомобилю увидел, как его водитель спешно одевается. Теперь 18-летнему юноше, который таким образом хотел «развлечь продавцов», грозит наказание за непристойное поведение.