



Мы в TELEGRAM  
@FIFTHKOLESOMAGAZINE

Редакция не несет ответственности  
за содержание рекламы.

Использование любых материалов из журнала,  
включая дизайнерские разработки,  
возможно только после согласования с редакцией.

Издание распространяется прямой рассылкой  
и по подписке. Цена свободная.

ДАТА ВЫХОДА В СВЕТ 05.09.2022

16+

# ВО ВЕСЬ РОСТ

**В КОНЦЕ АВГУСТА МИНПРОМТОРГ ПРЕДСТАВИЛ НОВЫЙ ПРОЕКТ СТРАТЕГИИ АВТОПРОМА. ИЗ ДОКУМЕНТА СТАЛО ОЧЕВИДНО, ЧТО РОССИЯ НЕ ОСТАВЛЯЕТ НАДЕЖД НАГНАТЬ МИР ПО КОМПЕТЕНЦИЯМ В ПРОИЗВОДСТВЕ АВТОМОБИЛЕЙ С ДВС, СДЕЛАВ СТАВКУ НА ЛОКАЛИЗАЦИЮ ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ, АВТОМАТИЧЕСКИХ ТРАНСМИССИЙ И СИСТЕМ БЕЗОПАСНОСТИ.**

**В** 2022 году такое упорство даже восхищает: гораздо более технически простая опция локализации электромобилей отвергнута без объяснений. В целом план такой: электромобилей в РФ будет 15% рынка к 2030 году, как ранее и планировалось, и только тогда «приоритет государственной поддержки должен быть изменен с сегмента автомобилей с двигателем внутреннего сгорания на сегмент электрических и других перспективных автомобилей». Примечательно, что в ЕС с 2035 года ДВС планируют как раз перестать выпускать. А в России в этот момент «высоко локализованные» электромобили займут 20–30% рынка.

Получается, что недюжинные усилия по локализации и объемы производства в итоге будут размазаны между ДВС и электромобилями. Откуда тогда возьмется эффект масштаба, которого и раньше не хватало для локализации?

Если идея в том, чтобы производить хоть какие-то машины до момента, пока не будет обеспечен выпуск электромобилей, то это все равно потребует импорта компонентов, которых в России нет, — автоматической коробки передач или ABS. Так уже делает, например, АвтоВАЗ, закупая компоненты в Китае.

Вот именно поэтому концептуальная идея «Стратегии-2035» — технологический суверенитет. Все нанизано на тростинку обособления России от мирового разделения труда, от иностранных поставщиков и многих рынков сбыта. Экспортные направления сужаются до стран ЕАЭС, Африки, Азии и Латинской Америки. А главным посылом, красной нитью, проходящей через 45 страниц «Стратегии», становится локализация. К слову, она и раньше была отличительной чертой нашего автопрома, аккуратно с первой концепции его развития. Ровно 20 лет правительство тянуло автопром в локализацию и... уперлось в экономический тупик: производство некоторых видов узлов и деталей локализовывать нецелесообразно. Допустим, чтобы сделать блок управления полностью российским, нужно создать заново индустрию электронных компонентов, пригодных для автоматического монтажа, — резисторов, конденсаторов, полупроводников. Производство специализированных микросхем для промышленного применения в мире делается всего на нескольких фабриках, миллиардными тиражами, что обеспечивает всю мировую индустрию. Создавать аналогичные мощности — безумие, они не только не окупятся, но даже не смогут следовать за прогрессом, ведь мало изготавливать, нужно постоянно совершенствовать форм-факторы новых микросхем и процессоры.



МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ,  
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Тем не менее «Стратегия-2035» утверждает: в массовом сегменте локализация к 2026 году должна составить 90%, а доля отечественных производителей — не менее половины. Если первой цели достигать «в лоб», то мы обречены как минимум на выпуск существующих моделей — без особой перспективы их модернизации, не говоря уже про регулярную замену. Любое следование за прогрессом — нормы Евро-6, гибридизация, электромобилизация — потребует несоразмерно больших инвестиций. То, для чего в мире есть готовые решения, нам придется копировать, создавая новые промышленные базы. Пока мы их создадим, мир уйдет вперед на одно-два технологических поколения.

Примиряет с документом в первую очередь вопрос, а важно ли для реального будущего, что именно написано в «Стратегии-2035»? В действующем документе, например, предполагалось, что рынок в 2022 году составит 1,95 млн легковых и легких коммерческих машин, а сейчас Минпромторг ожидает лишь 600 тыс.

Конечно, никто в отрасли не мог предугадать, что начнется специальная военная операция на Украине. Но планирование в автопроме России, кажется, еще ни разу не отразило действительности, начиная с оптимистичных прогнозов о росте рынка до 3 млн автомобилей. Они привели к утерянному теперь увеличению мощностей автозаводов в РФ и разнообразию локальных марок. Но не сбылись.



SHACMAN X3000 8X4

28

## ТЕСТ



MAZ-365022, -281040

36

## ЗНАКОМСТВО



ЛИАЗ E-CITYMAX 18

42

## ЗНАКОМСТВО

## НОВОСТИ



6

## НОВОСТИ

12 МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ «ТАКСИ»

## СОБЫТИЕ

14 ФЕСТИВАЛЬ «МОСАВТОФЕСТ»

## СОБЫТИЕ

## БИЗНЕС



16 КОНТРЕЙЛЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

## ЛОГИСТИКА

20 ТЕНДЕНЦИИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВТОПРОМА

## ЭКОНОМИКА

24 ТРАНСПОРТНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

## АВТОПЕРЕВОЗКИ

## ГРУЗОВИКИ



28 SHACMAN X3000 8X4

## ТЕСТ

32 LADA GRANTA PRIMA, NIVA LEGEND PRIMA

## ТЕСТ

36 MAZ-365022, -281040

## ЗНАКОМСТВО

40 WESTERN STAR 57X

## ЗНАКОМСТВО

## АВТОБУСЫ



42 ЛИАЗ E-CITYMAX 18

## ЗНАКОМСТВО