

Продукты агентства INFOLine были по достоинству оценены ведущими европейскими компаниями. Агентство INFOLine принято в единую ассоциацию консалтинговых и маркетинговых агентств мира ESOMAR. В соответствии с правилами ассоциации все продукты агентства INFOLine сертифицируются по общеевропейским стандартам, что гарантирует получение качественного продукта и постпродажного обслуживания.



Крупнейшая информационная база данных мира включает продукты агентства INFOLine. Компания Lexis-Nexis с 1973 года интегрирует информацию от 9000 СМИ всего мира, в рамках работы по мониторингу данных о России и странах СНГ сбор информации осуществляет с помощью продуктов агентства INFOLine.



Информационное агентство INFOLine имеет свидетельство о регистрации средства массовой информации ИА № ФС 77 – 37500.

Информационная услуга «Тематические новости»

"Автомобильная промышленность"

Демонстрационный выпуск
Периодичность: еженедельно

Информационные услуги для Вашего бизнеса

- Тематические новости
- Отраслевая лента новостей
- Готовые маркетинговые продукты
- Заказные исследования
- Доступ к базе данных 7000 СМИ

и многое другое





Содержание выпуска

Общие новости	4
Влияние экономического и политического кризиса на отрасль	4
<i>Минфин по требованию Кремля ужесточил условия ухода иностранного бизнеса из РФ.</i>	4
Общие новости автомобилестроения	5
<i>ЦБ: повышение утильсбора потребует ужесточения денежно-кредитной политики</i>	5
<i>Gartner ожидает появления в мире 85 млн электрокаров к концу 2025 года</i>	5
<i>В сентябре в мире продано рекордное количество электромобилей</i>	5
<i>Инвествычет украсили скромностью. "КоммерсантЪ". 10 октября 2024</i>	5
<i>Правка руля: в РФ выступили за возвращение обязательного техосмотра. "Известия". 11 октября 2024</i>	6
<i>Везут, но не производят: затормозит ли рост утильсбора продажи китайских автомобилей в России. "Фонтанка.ru". 14 октября 2024</i>	8
<i>Авторынок не выехал рублем. "КоммерсантЪ". 16 октября 2024</i>	12
Региональные новости автомобилестроения	14
<i>В Казани количество электромобилей увеличилось до 815 за три года (Татарстан).</i>	14
Отраслевые мероприятия	15
<i>АО "Русские краски" приняло участие в международной выставке MIMS Automobility Moscow 2024.</i>	15
Поставка и закупка регионами автомобильного транспорта	16
Поставка и закупка регионами грузового транспорта	16
<i>Ростех предоставил регионам 400 современных машин скорой помощи</i>	16
<i>Минский автомобильный завод поставит шасси на газомоторном топливе компании "ЭНВИОНГРУПП".</i>	16
Поставка и закупка регионами автобусного транспорта	18
<i>Мэр Москвы Собянин: Проект бюджета на 2025 год предусматривает закупку подвижного состава</i>	18
<i>Псковский автопарк пополнили 18 новых автобусов</i>	18
<i>"КамАЗ" поставил в Казань 40 газомоторных автобусов</i>	19
<i>Губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев выделил средства на покупку 50 троллейбусов и двух трамвайных вагонов для Екатеринбурга</i>	19
<i>Екатеринбург возьмет в лизинг 30 автобусов почти за 1 млрд рублей (Свердловская область)</i>	20
<i>Автопарк ООО "Газпром трансгаз Екатеринбург" пополнила партия вахтовых автобусов КАМАЗ — 6250</i>	20
<i>В Якутию планируют поставлять вездеходы-амфибии для перевозки грузов и пассажиров</i>	20
<i>Мэрия вернулась к автономному ходу. "КоммерсантЪ". 10 октября 2024</i>	21
<i>Поставку новых троллейбусов в Ставрополь сорвали, доставив 3 из 45 единиц. "Российская газета". 15 октября 2024</i>	23
Оборудование и технологии для автомобилестроения	25
Производство комплектующих	25
<i>Уральская сталь встретилась с производителями большегрузной техники</i>	25
<i>Крупногабаритные пластиковые детали для BELGEE и Geely будет производить новый резидент СЭЗ "Минск" (Беларусь)</i>	25
<i>Президент Узбекистана посетил автопромышленное предприятие</i>	26
<i>Немецкий концерн потерял права при уходе. "Коммерсантъ-Челябинск". 10 октября 2024</i>	26
<i>Запасная лихорадка: цены на детали для машин выросли до 78% с начала года. "Известия". 11 октября 2024</i>	27
<i>Прогресс двигателя: в России импортозаместили топливные системы для "КамАЗов". "Известия". 14 октября 2024</i>	29
Технологические решения	31
<i>"РОСА Хром" и ROSA Virtualization включены в перечень ПО отраслевого центра по импортозамещению в транспортной отрасли</i>	31
<i>"Атом" внедрил решения Selectel в процесс разработки ИТ-систем для водителей</i>	31
<i>ОС "Аврора" адаптируют под автомобили и игровые консоли. "Ведомости". 10 октября 2024</i>	32
Инвестиционные проекты	34
Инвестиционные проекты	34
<i>Автозавод "Урал" намерен ввести новый производственный корпус в I квартале 2025 года (Челябинская область)</i>	34
<i>Инвестсовет Татарстана одобрил проекты на 93,7 млрд рублей</i>	34
Легковое автомобилестроение	36



РФ 36

"Автоваз" может представить концепт собственного минивэна в 2025 году.	36
"Автоваз" намерен представить на ПМЭФ-2025 новый кроссовер.	36
"Автоваз" начал продажи обновленной Lada Vesta с ESC.	36
"Автоваз" намерен с 2025 года производить ежегодно 8 тыс. Lada Aura.	37
В АвтоВАЗе назвали дату начала продаж новой модели Lada Aura.	37
Aura уже эксплуатируют в Минфине, Ростехе и правительстве Самарской области.	38
Oting объявил сроки дебюта внедорожника Palasso в России.	38
В бывших дилерских центрах Subaru в Петербурге разместились новые автобренды.	39
Продажи лицензионного производителя электрокаров Evolute упали на 70%.	39
В 2025 году электрокроссовер Evolute i-JOY оснастят отечественным силовым агрегатом.	39
В России начались продажи кроссовера Geely Cityayu.	40
Обновленный FAW Bestune B70: силовые агрегаты и комплектации для России.	40
Машины покатались в Россию. "КоммерсантЪ". 10 октября 2024.	41
Мурманчане выбирают редкие автомобили производителей из Китая и Европы. "РБК-Мурманск". 10 октября 2024.	42
Импорт легковых машин в сентябре оказался рекордным за 12 лет. "Ведомости". 11 октября 2024.	43
Успеть до повышения: импорт автомобилей в РФ бьет рекорды. "Известия". 11 октября 2024.	45
Премиальные авто раскручивают обороты. "КоммерсантЪ". 13 октября 2024.	46
Электромашины снижают скорость. "КоммерсантЪ". 14 октября 2024.	47
Сын "Кинг-Конга": в России появились дешевый и большой внедорожник из КНР. "Известия". 14 октября 2024.	47
"Авторот" в 2025 г. запустит серийное производство кроссовера на метане. "Ведомости. Санкт-Петербург". 14 октября 2024.	50

Прочие страны 51

Первичное размещение Hyundai Motor станет крупнейшим в Индии.	51
Honda отзывает 1,7 млн автомобилей в США из-за проблемы с рулевым механизмом.	51
Новый Honda Passport: первая фотография без камуфляжа.	51
BMW и Mercedes-Benz зафиксировали снижение продаж в III кв. из-за падения спроса в Китае.	51
BMW 2 Series Gran Coupe 2025: обзор новинки.	52
Продажи автомобилей Volkswagen упали на 7% в третьем квартале.	52
Stellantis объявил о масштабных перестановках в руководстве.	53
Citroen представил обновленное семейство C4 и необычное багги.	53
Skywell показала электрический хэтчбек: модель Q дебютировала на автосалоне в Париже.	54
Лучшие бренды сохранили позиции. "КоммерсантЪ". 10 октября 2024.	54
"Ручки задних дверей замаскированы, и пятидверная машина выглядит как трехдверка". "КоммерсантЪ". 11 октября 2024.	55
Subversab доехал до публики. "КоммерсантЪ". 11 октября 2024.	56
"Список опций обширный". "КоммерсантЪ". 14 октября 2024.	57
Увидеть Париж и сэкономить. "КоммерсантЪ". 14 октября 2024.	58
"Название Leartotog стоит запомнить". "КоммерсантЪ". 15 октября 2024.	58
Volkswagen хочет закрыть заводы в Германии. Чем грозит экономике ЕС перенос производств в США? "Российская газета". 15 октября 2024.	59

Производство автобусов 63

Автобусы России 63

Около 200 электробусов собрали на столичном заводе с начала 2024 года (Москва).	63
--	----

Грузовое автомобилестроение 65

Грузовики России 65

Заместитель Председателя Правительства Александр Новак ознакомился с отечественными разработками в области водородной энергетики и транспорта.	65
УАЗ начал оснащать "Буханки" улучшенными моторами.	65
Узбекский производитель полуприцепов может локализовать выпуск техники в РФ.	65
ГК "СТТ" начинает продажи среднетоннажных грузовиков Валдай 8 экологического класса Евро-5.	66

ОБЩИЕ НОВОСТИ

Влияние экономического и политического кризиса на отрасль

Минфин по требованию Кремля ужесточил условия ухода иностранного бизнеса из РФ.

"Ъ" удалось подтвердить сообщения об ужесточении условий сделок при продаже российского бизнеса иностранными собственниками — письмо об этом Минфин разослал в федеральные органы исполнительной власти (ФОИВы) вчера, 9 октября. Условия ухода иностранцев меняются в соответствии с указанием президента от 2 октября 2024 года: минимальный дисконт при продаже активов вырастет с 50% до 60%, а добровольный взнос в бюджет — с 15% до 35% рыночной стоимости актива. Итого иностранные продавцы смогут получить лишь 5% рыночной цены проданных предприятий.

"Ъ" ознакомился с письмом замглавы Минфина Ивана Чебескова в ФОИВы об ужесточении правил отчуждения российских активов иностранными лицами из недружественных стран. Теперь подкомиссия правительственной комиссии по контролю за осуществлением иностранных инвестиций в РФ потребует от иностранцев предоставить покупателям дисконт не менее 60% рыночной стоимости продаваемых активов — до сих пор размер дисконта составлял 50%.

Также иностранцы должны в обязательном порядке внести добровольный взнос в бюджет в размере не менее 35% рыночной стоимости активов — сейчас взнос составляет 15%. При этом выплаты будут идти по графику: 25% нужно выплатить в течение месяца с момента совершения сделки, 5% — в течение одного года, еще 5% — в течение двух лет. В письме Минфин просит ведомства учитывать новые требования к сделкам при выдаче разрешений на них.

Сделки по покупке и продаже активов стоимостью свыше 50 млрд руб. будут совершаться только при наличии согласия президента РФ. Согласно документу, подкомиссия изменила требования к сделкам в соответствии с указанием Владимира Путина от 2 октября 2024 года.

Сегодня, 10 октября, транснациональный холдинг Unilever завершил уход с российского рынка. Компания продала свое подразделение в РФ оценочно за 35–40 млрд руб. ГК "Арнест" Алексея Сагала.

Для справки: Название компании: Министерство финансов Российской Федерации (Минфин России) Адрес: 109097, Россия, Москва, ул. Ильинка, 9 Телефоны: +7(495)9879101; +7(495)9879372; +7(495)9134697 E-Mail: pr@minfin.gov.ru Web: <https://minfin.gov.ru/ru> Руководитель: Силуанов Антон Германович, министр (Коммерсантъ 10.10.24)



[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Общие новости автомобилестроения

ЦБ: повышение утильсбора потребует ужесточения денежно-кредитной политики.

Это необходимо для возвращения инфляции к 4% в 2025 году

Значительное повышение утильсбора на автомобили и тарифов на коммунальные услуги может потребовать дальнейшего ужесточения денежно-кредитной политики, говорится в докладе Банка России. Это потребуется для возвращения инфляции к целевому уровню в 4% в следующем году.

"Годовая инфляция в сентябре уменьшилась, однако в этом году ее дальнейшее замедление окажется небольшим. Новый импульс дезинфляции может придать только снижение показателей устойчивой инфляции, для чего требуется охлаждение потребительского спроса от достигнутых к середине года уровней", - сказано в докладе.

Расширение бюджетного дефицита в 2024 г., повышение утильсбора на автомобили и запланированные повышения тарифов на коммунальные услуги в предстоящие годы темпами, превышающими 4%, - это проинфляционные факторы разного характера, отметили в ЦБ. При этом все они влияют на общий уровень потребительских цен.

Индексация коммунальных услуг 1 июля 2025 г. составит 11,9% вместо 5,7%, планировавшихся ранее, что дополнительно добавит 0,4% к индексу потребительских цен в следующем году, сообщает регулятор. Кроме того, к концу 2025 г. накопленный эффект на ИПЦ от повышения утильсбора может составить от 0,4 до 0,6%.

13 сентября совет директоров Банка России повысил ключевую ставку на 100 б. п. до 19% годовых. В октябре зампред регулятора Алексей Заботкин допустил повышение ключевой ставки на ближайшем заседании, которое состоится в 25 октября. На нем регулятор также представит обновленный среднесрочный макропрогноз.

Зампред заявил, что устойчивые темпы роста цен сохраняются с сентября 2024 г. На настоящий момент нет значимых указаний на изменение динамики, добавил он. Зампред также сообщил, что Банк России по-прежнему намерен добиться достижения цели по инфляции в 2025 г. (Ведомости 15.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Gartner ожидает появления в мире 85 млн электрокаров к концу 2025 года.

Число электромобилей, включая пассажирские и грузопассажирские машины, автобусы и грузовики, в мире достигнет 85 млн к концу следующего года, прогнозирует исследовательская компания Gartner.

К концу этого года в мире будет около 64 млн электромобилей, ожидают аналитики. Эта цифра включает в себя 45,87 млн аккумуляторных электромобилей (BEV) и 18,16 млн гибридов.

"Несмотря на ряд проблем, с которыми столкнулся рынок электромобилей в последние месяцы, мы прогнозируем увеличение их числа на 33% в 2025 году", - отметил старший директор по аналитике в Gartner Джонатан Дэвенпорт.

Количество электромобилей на дорогах Китая за следующий год подскочит на 58%, в Европе - на 24%. На эти два рынка придется 82% всех используемых в мире электрокаров. (Интерфакс 14.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

В сентябре в мире продано рекордное количество электромобилей.

Количество проданных в сентябре во всем мире электромобилей составило 1,7 млн электромобилей, что является абсолютным рекордом для данного месяца. В это число входят как полностью электрические автомобили, так и подключаемые гибридные автомобили. По сравнению с сентябрем 2023 года прирост составил 30,5%. Такие данные приводит в своем докладе британская исследовательская компания Rho Motion. С начала года в мире было продано 11,5 млн электромобилей, что на 22% больше, чем за аналогичный период 2023-го.

Рекордными в сентябре стали продажи на китайском рынке. Там было реализовано 1,12 млн электромобилей, что на 90 тыс. больше, чем в августе, когда тоже был рекордный показатель. С начала года в Китае продали 7,2 млн электромобилей (прирост на 35%). В США и Канаде продажи в сентябре увеличились на 4,3%, до 0,15 млн электромобилей; в Европе — на 4,2%, до 0,3 млн. Причем главным двигателем европейского роста стали: Великобритания, где продажи взлетели на 24%, и Германия, показавшая прирост в 7%.

По словам руководителя отдела данных Rho Motion Чарльза Лестера, рекордные сентябрьские показатели "дают новую надежду индустрии". "Электрификация транспорта кажется неизбежной, однако недавний спад продаж электромобилей во многих частях мира посеял семена сомнения. Теперь же эти семена можно выбросить. Правда, региональные расхождения поражают: в то время как Китай в одиночку отвечает более чем за половину глобального объема, показатели в Европе снижаются, а США и Канада стабильно растут", — отметил эксперт. (Коммерсантъ 15.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Инвествычет украсили скромностью. "Коммерсантъ". 10 октября 2024

Власти пока готовы выделить на его реализацию лишь 150 млрд руб. в год

В условиях бюджетных ограничений власти готовы предусмотреть на федеральный инвестиционный налоговый вычет (ФИНВ), который заработает с 2025 года для частичной компенсации роста ставки налога на прибыль, 150



млрд руб. в год, но допускают возможную корректировку объема в будущем. Пока она явно ниже ожиданий бизнеса — компании отмечали, что и анонсированных ранее 200 млрд руб. будет мало. В РСПП, впрочем, вчера назвали сумму "приемлемой цифрой" для запуска "пилотного" режима ФИНВ, высказав надежду на расширение круга получателей вычета.

На заседании правления РСПП, которое прошло в среду, власти и бизнес обсуждали, в частности, поддержку инвестактивности компаний в условиях высоких рыночных ставок. В целом, как отметил посетивший правление "экономический" вице-премьер Александр Новак, расширение предложения, которое станет основой экономического роста, должно обеспечиваться за счет поддержки отечественного производства и роста инвестиционной активности. Среди инструментов поддержки инвестактивности — федеральный инвестиционный налоговый вычет, призванный сгладить повышение с 2025 года ставки налога на прибыль с 20% до 25%.

Напомним, ФИНВ предполагает компенсацию бизнесу 6% от суммы расходов на инвестиции в машины и оборудование, а также в нематериальные активы (см. "Ъ" от 18 сентября). Ставка критиковалась бизнесом в ходе общественного обсуждения проекта постановления правительства, регулирующего параметры ФИНВ: например, как следует из сводки предложений, "Мосэнергосбыт" отмечал, что предусмотренный размер вычета почти вдвое ниже амортизационной премии (от 10% до 30%) и целесообразно увеличить его, а в НМЛК предложили повысить уровень компенсации "хотя бы" до 17–20% или разрешить амортизацию стоимости имущества за минусом использованного вычета, зафиксировав это в НК. Как сообщил вчера Александр Новак, правительство пошло навстречу бизнесу в вопросе возможности одновременного получения вычета и средств от ускоренной амортизации.

Предполагается, что на ФИНВ смогут претендовать компании, работающие в пяти отраслях: добыча полезных ископаемых, обрабатывающие производства, обеспечение электроэнергией, газом и паром, деятельность гостиниц и предприятий общественного питания, а также научные исследования и разработки.

Несмотря на то что это компромиссный вариант, бизнес продолжает настаивать на расширении круга получателей ФИНВ. Как отметил глава РСПП Александр Шохин, "если правительство увидит, что бизнес позитивно реагирует на этот механизм и инвестиции по тем видам деятельности, которые попали, идут достаточно активно, будем добиваться их расширения". Есть и более конкретные идеи: в ходе обсуждения проекта постановления правительства "Руспродсоюз" выступал за доступ к ФИНВ компаний пищевой промышленности, "МегаФон" — телекома, а НМЛК — транспорта.

Вычет, однако, будет довольно ограничен в объемах. Как сообщил по итогам заседания Александр Новак, "принято решение, что общий объем льготы ежегодно будет составлять 150 млрд руб.". Это лишь 9% планируемого объема дополнительных поступлений в бюджет от повышения налога на прибыль (1,6 трлн руб.). При этом вице-премьер допустил, что после 2025 года сумма может быть скорректирована — напомним, она оказалась на четверть меньше анонсированного ранее Минэкономки потолка ФИНВ в 200 млрд руб., и даже эту цифру тогда в РСПП называли недостаточной, согласившись на нее ради "скорейшего запуска инструмента".

Согласованный вчера потолок бизнес, впрочем, расценил как "приемлемый", как пояснил Александр Шохин: "Мы считали, что у нас компромисс 200 млрд руб., Минфин считал, что 100 млрд руб., поэтому это золотая середина для пилота 2025 года".

Такое решение, очевидно, связано с бюджетными ограничениями — в частности, ими же Минэкономки объясняет свой отказ учесть предложения по расширению круга получателей ФИНВ. Напомним, бюджет на следующий год оказался весьма жестким: расходы планируется нарастить всего на 5% при росте доходов на 12% к этому году, а относительно ВВП показатель и вовсе сократится (см. "Ъ" от 1 октября).

В Минэкономки "Ъ" сообщили, что проект постановления правительства, которым должны быть установлены параметры применения ФИНВ, внесен в правительство и будет дорабатываться на его площадке. (Коммерсантъ 10.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Правка руля: в РФ выступили за возвращение обязательного техосмотра. "Известия". 11 октября 2024

Страховщики предлагают ввести периодические проверки для автомобилей старше 10 лет.



Российский союз автостраховщиков (РСА) и Всероссийский союз страховщиков (ВСС) считают целесообразным вернуть в Россию обязательное проведение техосмотра легковых автомобилей с 2026 года, об этом заявили "Известиям" в организациях. Эксперты уверены, что возвращение ТО для легковых авто — назревшая необходимость, так же как и реформирование всей системы техосмотра на территории РФ в ближайшее время. Подробности — в материале "Известий".

Нужно ли в РФ возвращать обязательное ТО для легковых авто

В России необходимо вернуть обязательный техосмотр легковых автомобилей. Об этом "Известиям" также заявили в Ассоциации транспортных инженеров (АТИ). По данным "Автостата", средний возраст легковых автомобилей в РФ составляет 15 лет, почти 70% всех легковых машин имеют возраст 10 лет.



— При этом необходимо обеспечить независимость операторов техосмотра от заинтересованных, в том числе коммерческих структур, — считает участник АТИ, профессор автомобильно-дорожного факультета СПбГАСУ Станислав Евтюков. — Опыт со страховыми компаниями (когда им передали полномочия по выдаче диагностических карт) показал еще более удручающий опыт.

В ассоциации добавляют, что особое внимание необходимо уделять системам, обеспечивающим активную и пассивную безопасность, а именно: тормозным системам, рулевому управлению, элементам подвески, а также удерживающим устройствам (ремни и подушки безопасности).

Накануне на круглом столе в Совете Федерации, посвященном проблемам организации техосмотра, представитель РСА заявил о целесообразности возвращения в Россию обязательного ТО легковушек с 2026 года.

При этом важно понять, насколько эффективно организован государственный контроль в данной сфере, в первую очередь, соблюдают ли операторы требования аккредитации и правила проведения техосмотра, отметил проводивший круглый стол сенатор Валерий Васильев в интервью "Известиям".

— В интернете встречаются объявления об оформлении диагностических карт без фактического проведения техосмотра, — говорит сенатор. — Кроме того, в регионах получают распространение передвижные диагностические линии без анализа обеспеченности территорий стационарными пунктами ТО.

В таких условиях, отметил он, операторы техосмотра, которые имеют производственно-техническую базу и выполняют реальный осмотр автомобилей, не выдерживают конкуренцию с псевдооператорами. Много было сделано для борьбы с подобными нарушениями, но этого оказалось недостаточно. Важно разработать дополнительные меры, полагает Васильев.

Эксперт Госдумы, бывший сотрудник МВД Анатолий Мусиенко согласен, что возвращение обязательного для легковушек ТО необходимо. Единственное, отмечает он, не должны подлежать осмотру машины до трех лет.

— Техосмотр следует расширить и отдать его ГИБДД, государству. Сейчас этим занимаются частники, которые рисовали и рисуют диагностические карты. У них в штате зачастую нет квалифицированного персонала, боксы технически оснащены недостаточно. Считаю, что осматривать машины также должны сотрудники ГИБДД. Для ТО должен действовать особый контрольный реестр, — считает он.

Вице-президент ВСС и представитель РСА Сергей Ефремов напоминает, что в соответствии с действующими правилами дорожного движения ответственность за выезд автомобиля на дороги несет сам водитель. Он должен проверять техническое состояние машины.

— Но проблема в том, что определенные узлы и агрегаты невозможно проверить визуально, и нужны специальные приборы, подтверждающие исправность и соответствие требованиям изготовителя и техническим стандартам, — замечает он. — Нужна убедительная мотивация к тому, чтобы водители ответственно проверяли свой транспорт.

Представитель АТИ Станислав Евтюков предлагает обратить внимание на полезный опыт Германии, где технический осмотр осуществляется от лица государства профессиональными экспертными организациями (DEKRA, TÜV) на своих специализированных станциях или штатными аккредитованными госэкспертами.

"Известия" направили запрос в аппарат вице-премьера Марата Хуснуллина и Минтранс РФ.

В среду, 9 октября, стало известно, что законопроект, передающий контроль за операторами техосмотра из Российского союза автостраховщиков в Росаккредитацию, не был согласован Минфином, работа по нему приостановлена.

Каким должен быть техосмотр

Прогресс не стоит на месте, и через определенное количество лет технический осмотр в том виде, который мы сегодня имеем, исчезнет, полагает вице-президент ВСС. Все агрегаты и узлы будут оборудованы необходимыми датчиками, программа в автомобиле сама будет выявлять техническое состояние и передавать информацию в различные базы, при определенных неисправностях машина будет заблокирована.

— На современных автомобилях всё чаще устанавливаются системы контроля за техническим состоянием авто, — признает Сергей Ефремов. — Данная информация будет передаваться заинтересованным организациям, отвечающим за безопасность дорожного движения, а также в страховые компании для выявления причинной связи состояния машины с фактом ДТП.

По его словам, борьба с диагностическими картами, выданными без проведения должного осмотра или с нарушением правил проведения ТО, сегодня находится в активной фазе.

— Отдельно необходимо отметить экологические показатели, — говорит Станислав Евтюков. — На сегодняшний день собственникам транспортных средств гораздо проще и дешевле демонтировать системы, отвечающие за уменьшение количества вредных веществ в отработавших газах, чем привести их в соответствие с действующими требованиями. А отсутствие контроля лишь подталкивает их к этому.

Эксперт Госдумы Мусиенко призывает обязательно проверять авто на токсичность выхлопного газа, на состояние ДВС, на корректность работы осветительных приборов ближнего и дальнего света. По его мнению, сегодня неполноценно реализуется проверка тормозных систем, осей, целостности днища кузова.

Возвращения обязательного ТО не нужно



Заместитель исполнительного директора ассоциации "Объединение автопроизводителей России" Алексей Сереженкин уверен, что проведение в России обязательного техосмотра легковых автомобилей в том виде, в котором оно существовало до 2022 года, нецелесообразно. По его мнению, оно будет носить формальный характер. Руководитель управления андеррайтинга моторных видов страхования СК "Абсолют Страхование" Михаил Петряев также полагает, что нет необходимости возвращать обязательное ТО, так как после его отмены количество ДТП, учитывая изменение количества авто в большую сторону, не увеличилось.

— Любая неисправность в машине возникает внезапно, не по расписанию, и никакой техосмотр не может дать гарантии, что поломка не произойдет даже на следующий день, — говорят в Объединении автопассажирских перевозок. — И техосмотр никак не защищает ни страховые, ни участников дорожного движения.

Доцент кафедры гражданского права Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА) Наталья Василенко замечает, что по заявлению самих страховщиков процент ДТП с участием неисправных автомобилей всё же не столь значителен. К тому же страховая организация вправе предъявить регрессное требование к владельцу неисправного авто или станции техобслуживания (ст. 14 ФЗ об ОСАГО), напоминает она.

— Поэтому интересы страховых организаций следует признать в целом защищенными, — говорит эксперт. — В России станции технического обслуживания несут гражданско-правовую ответственность, поэтому дополнение КОАП или Уголовного кодекса о новых видах ответственности СТО считаю излишним. Также не следует возвращаться к практике, существовавшей до 2022 года, которая изобиловала противоправными схемами.

Полковник МВД в отставке Александр Михайлов полагает, что "проблема большого числа старого транспорта возникает из-за дороговизны новых машин, а последний закон об увеличении утилизационного сбора увеличивает стоимость новых авто на 10%".

— Техосмотры проходят, как правило, формально и нужной значимости не несут, они не показывают реальное техническое состояние автомашин. По сути, это дополнительная материальная нагрузка для граждан, — отмечает он.

Для справки: Название компании: *НП Объединение автопроизводителей России (ОАР)* Адрес: 115280, Россия, Москва, Автозаводская ул. 23, корп 15, оф. 701 Телефоны: +7(495)6204580 Факсы: +7(495)6204579 E-Mail: info_oar@mail.ru Web: www.oar-info.ru Руководитель: *Коровкин Игорь Алексеевич, исполнительный директор* (Известия 11.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Везут, но не производят: затормозит ли рост утильсбора продажи китайских автомобилей в России.

"Фонтанка.ру". 14 октября 2024

С января по август 2024 года в России было продано более 590 тыс. новых китайских автомобилей.

Производители из Поднебесной активно заполняют дефицит, образовавшийся после ухода европейских, корейских, американских и японских брендов, — в том числе с помощью специальных программ кредитования. Но из-за повышения утильсбора встает вопрос о необходимости локализации производства китайских машин в России, к чему автомобильные компании пока явно не расположены.

Как изменился авторынок за последние 2-3 года и что его ждет дальше — обсудили участники круглого стола "Фонтанки".

Проценты роста

В 2024 году продажи машин в России демонстрируют хороший рост.

— По итогам 8 месяцев продажи новых автомобилей выросли на 65%: в прошлом году всего продали чуть больше миллиона китайцев в России, в этом году миллион сделали уже за 8 месяцев, — рассказал **Игорь Фролов, управляющий автохолдинга РРТ**. — Прогноз на год — 1,54–1,6 млн автомобилей. И это несмотря на то, что повышается утильсбор и выросла ключевая ставка: кредитование растёт и спрос сохраняется.

Если посмотреть на структуру рынка, то 60% в прошлом году пришлось на китайские автомобили, 30% — на отечественный автопром, а оставшиеся 10% — это "сборная солянка", которая приезжает по параллельному импорту: европейские, корейские, американские автомобили, сообщил эксперт.

Конечно, частично рост продаж в 2024 году связан с эффектом низкой базы. В 2022 году, когда европейские марки уходили из России, было продано всего 600 тысяч новых автомобилей. Спрос-то был, но на фоне дефицита предложения, отметил **Игорь Фролов**. В 2023 году уже завезли "китайцев", и спрос пошел вверх. Сейчас в Российской Федерации, по словам эксперта, продается около 30 китайских марок. Но с учетом того, что в самом Китае их производится больше 90, потенциал развития рынка еще, безусловно, есть.

— Сейчас потребитель может выбрать любой автомобиль, какой его душе угодно, — добавил он, — но, скорее всего, он будет китайским.

— Последние два года у нас идет стабильный рост продаж, — подтвердил **Евгений Кабанов, генеральный директор автохолдинга "Аларм-Моторс"**. — Связано это в том числе с отложенным спросом 2022–2023 годов, когда из-за дефицита не были реализованы все потребности покупателей. Мы достаточно успешно в свое время переориентировались, и плюсом стало то, что мы с китайскими марками работаем уже больше четырех лет.



В портфеле холдинга Naval появился еще до событий февраля 2022 года, и ко времени, когда стали уходить европейские и корейские бренды, уже был накоплен опыт взаимоотношений с китайскими партнерами, отметил он. — Мы не разорвали отношения с теми, кто ушел, остались сервисными партнерами и продолжаем обслуживать те марки, которые продавали раньше, — отметил **Евгений Кабанов**. — Но во всех наших дилерских центрах теперь продаются китайские бренды.

Сейчас в России сформировалась ТОП-4 "китайцев": это Naval, Geely, Chery и присоединившийся к ним в последнее время Changan.

Эксперт добавил, что конец года обещает быть достаточно напряженным, потому что все китайские производители везут в Россию большой объем автомобилей — и их надо будет продавать.

— В текущей ситуации с утильсбором приоритет будет у тех компаний, производство которых располагается на территории России, — дополнил **Евгений Кабанов**. — Но из китайских полноценное производство на данный момент есть только у Naval. Еще ряд брендов производится методом крупноузловой сборки на заводах, которые покинули наши бывшие партнеры. Плюс российские бренды — Sollers и "Москвич", — в основе которых также лежат китайские автомобили.

Дорогое удовольствие

Тенденции в банковском кредитовании отражают общую ситуацию в автобизнесе.

— Мы видим высокий спрос на автокредитование, — комментирует **Вера Тучкова, заместитель начальника управления розничных продаж ВТБ**. — За 8 месяцев провели почти 20 тыс. сделок на сумму более 30 млрд рублей. Это более чем в 2,5 раза превышает результаты за аналогичный период прошлого года как в количественном выражении, так и в денежном. И большую часть у нас составляют, естественно, китайские марки.

Топ-5 китайских брендов, по версии ВТБ, выглядит так: на первом месте — Changan, на втором — Omoda, пятерку замыкают Naval, Geely и Chery.

Она отметила: по мере наполнения рынка китайскими марками увеличивается доля новых автомобилей в структуре автокредитов. В продажах банка в Санкт-Петербурге она всегда была высока, но если в IV квартале 2023 года на новые автомобили приходилось 54%, то во II квартале 2024 года — уже более 70%.

— Этому способствуют совместные программы банков и автопроизводителей, — пояснила **Вера Тучкова**. — Ставки по ним существенно ниже, чем по стандартным автокредитам, которые как раз дорожают. Плюс к этому Центробанк предпринял ряд мер по охлаждению рынка автокредитования. Поэтому в сентябре мы увидели небольшой спад: на 8-9% — как раз за счет роста ставок и риск-политики ЦБ. Но благодаря опережающему росту и высокому спросу до конца года мы все равно обновим рекорд по продажам автокредитов.

Одна из причин роста спроса на автокредиты — высокая стоимость машин, не позволяющая купить их без привлечения банковских средств.

— Если раньше основные выплаты приходились все-таки на ипотеку, то сейчас многие отказываются от приобретения квартиры, а покупка машины в семье становится чуть ли не главным расходом на много лет, — комментирует **Антон Кириков, управляющий филиалом "Петербургский" АО КБ "Солидарность"**. — Спрос на автомобили обусловлен в том числе постоянным ростом цен на них, растущей неопределенностью в целом — вкупе со слабым курсом рубля. Люди постоянно боятся обесценивания денег, которые они зарабатывают, поэтому стремятся как можно быстрее приобрести те товары, которые продолжают дорожать.

По его словам, человек, который купил машину три года назад, сейчас может продать ее за те же деньги, за которые купил, иногда даже с учетом процентов по кредитам и того, что автомобиль уже стал трехлетним. Поэтому стоимость владения фактически заключается в затратах на бензин, расходники и страховку.

Сейчас ожидается очередной скачок цен на машины в связи с планами Минпромторга по повышению утильсбора в ближайшие пять лет. Это также заставляет активнее покупать автомобили, говорит **Антон Кириков**. Он также напомнил, что китайские в России в полтора-два раза дороже, чем непосредственно в Китае.

— Понятно, что основная часть этой разницы приходится на налоговые платежи, но все равно для китайцев наш рынок очень привлекателен, — добавил он. — И в более выигрышной позиции оказался концерн Great Wall, который вышел в Россию еще до пандемии и сделал ставку на локализацию своей марки Naval.

Китай уже не тот

За последнее время китайский автопром сделал большой шаг вперед, изменив представление о качестве своих машин.

— Китай улучшил не только техническую, но и дизайнерскую часть, — отметил **Антон Кириков**, — они приглашали дизайнеров ведущих европейских марок, поэтому сейчас их машины выглядят весьма привлекательно и внешне, и по технической составляющей.

Это подтверждает в том числе и появление вторичного рынка подобных автомобилей — пока еще нет 5-7 летних машин, купленных в России, но частично они импортируются. А значит, сам цикл жизни китайского авто уже удлиняется — при том, что эксплуатируются они в достаточно экстремальных погодных условиях, например, на Дальнем Востоке и в Китае.

Вера Тучкова добавила: по данным ВТБ, в августе импорт новых машин превысил в 2,5 раза объем ввоза авто с пробегом, при этом 9 из 10 новых были ввезены из Китая. Среди машин с пробегом китайские бренды также



начинают отвоевывать долю: если раньше лидерами были японские, то в августе их доля снизилась с 80% до 50% — в том числе за счет "китайцев".

Из китайских в России пока недостаточно представлены электромобили, хотя именно на них делают ставку производители в последнее время, конкурируя даже с такими лидерами рынка, как Tesla. Это связано в том числе с блокирующими пошлинами и прочими ограничениями на бензиновые двигатели в Европе, тогда как в нашей стране пока инфраструктура к такой перестройке авторынки не готова.

Электромобили тоже есть, но чаще всего это второй, третий или даже четвертый автомобиль в семье, потому что на дальнем расстоянии он пока не может заменить автомобиль с двигателем внутреннего сгорания или с дизельным двигателем или с гибридной версией автомобиля.

— Пока электромобили рассчитаны на 200-300 км пробега на одной зарядке — это совсем городской формат с учетом наших расстояний, — говорит **Антон Кириков**. — Но уже появляются автомобили с последовательными гибридами, когда двигатель внутреннего сгорания не участвует в движении самой машины, а нужен для того, чтобы заряжать батарею. Это позволяет проезжать до 1000 км.

Если не считать электромобили, то за последние полтора года китайские производители насытили российский рынок практически во всех сегментах, отмечает **Евгений Кабанов**.

По его словам, российский рынок уже пополнился и в премиальном сегменте: есть пример внедорожника Tank от Great Wall, на российский рынок официально вышел бренд Aito от Seres и Huawei. В среднем ценовом сегменте есть Omoda, Geely, Chery, Haval.

— Есть и масс-маркет, и сегмент для таксопарков, и для корпоративных клиентов — как для служебного, так и для частного использования, — говорит **Евгений Кабанов**. — Но каждый год в Китае на рынке появляются новые марки, какие-то старые исчезают, поэтому на наш рынок идет достаточно сильная экспансия "китайцев", особенно в связи с тем, что в Поднебесной идет сокращение потребления. И, с учетом пошлин на европейском и американском рынках, Россия будет привлекательной: у нас есть не обеспеченный спрос и не нужно конкурировать с локальным брендом.

Игорь Фролов отметил, что покупателям, конечно, хотелось бы чего-то побюджетнее.

— Если в 2020 году средняя стоимость машины составляла у наших клиентов 1,5 млн рублей, то сейчас — 3 млн рублей, а за последний месяц выросла до 3,6 млн, — говорит он. — Поэтому, конечно, не хватает чего-то подешевле. Раньше это были KIA Rio, Hyundai Solaris, которые производились по 200 тыс. в год только в Санкт-Петербурге. Сейчас такого седана в продаже нет — есть Lada, но на нее не переседают люди, которые ездили на корейских автомобилях. И если появится предложение в сегменте до полутора миллионов рублей, то рынок, конечно, вырастет.

При этом до сих пор выбор китайского автомобиля в России многие "оправдывают" тем, что больше нечего: еще сильна привычка к европейским и корейским брендам, отмечает **Игорь Фролов**. Между тем, "китайцы" уверенно входят в топ-20 мировых марок по объему продаж, то есть экспансия автопрома из Поднебесной распространяется на весь мир.

— Хочется, чтобы наш потребитель понимал: китайские автомобили — это уже не те машины, которые 10 назад гнили, ржавели, а их технологии были украдены или, в лучшем случае, для их производства куплены старые конвейеры, — добавил он, — такого уже нет.

Антон Кириков рассказал: когда таксопарки столкнулись с тем, что машины "ушедших" брендов надо обслуживать, было принято решение перейти на китайские. Но единственным седаном на рынке был китайский JAC, который, кстати, производится в Казахстане. И тогда была закуплена достаточно большая партия таких машин для использования в качестве такси.

— Нехватка седанов сохраняется и по сей день, вариантов не так уж много, — добавил он. — Та же марка Honchi — сегодня единственная в сегменте седанов, которая подходит для использования в такси бизнес-класса. Китайцы считают, что наш рынок нацелен, в основном, на кроссоверы, и везут именно их, а седанов формата "соляриса" или "поло" так и нет.

Вера Тучкова подтвердила, что рост цен на автомобили повышает и средний чек по кредиту — с начала года на новые авто он вырос на 10%. **Антон Кириков** дополнил, что при стоимости автомобиля 3-3,5 млн рублей средний чек кредита составляет около 2 млн.

Сервис на уровне

Покупкой автомобиля работа с компаниями-производителями не ограничивается. Владельцам хочется понимать, как дальше будет обстоять дело с сервисом и запчастями

— Тут нужно смотреть насколько у бренда долгосрочные планы по нахождению в России, — комментирует **Евгений Кабанов**. — Например, у Haval наличие собственного производства в стране уже позволяет думать, что они не прекратят в одночасье бизнес. Остальные из топ-5 брендов также присутствуют давно, и ситуация с запчастями у них вполне положительная: значительные объемы деталей сосредоточены на центральных складах запчастей, есть хабы по регионам продаж автомобиля. Разве что по каким-то локальным позициям можно ожидать увеличенного срока поставки, но так было всегда и даже с европейскими брендами. В таком случае эта запчасть планировалась к производству, а потом привозилась.



По его словам, производители ориентируются на количество запчастей, потребляемое дилерами.

— Соответственно те марки, которые только заходят на наш рынок или работают с небольшим объемом продаж, не могут себе позволить создавать объемные склады запчастей, — пояснил **Евгений Кабанов**. — А если это новая китайская марка, то они и сами могут не знать, какие детали могут выйти из строя и потребоваться для гарантийного или текущего ремонта. Тогда у владельцев возникают риски долгого ожидания запчастей, а у дилера — сложность с удовлетворением запроса в соответствии с законом о защите прав потребителя. Поэтому мы ориентируемся, в первую очередь на те марки, которые уже закрепились на нашем рынке и активно развиваются, либо на другие суббренды известных концернов, т. к. мы ожидаем, что в 80–90% случаев будем обеспечены запчастями и наши потребители не будут предъявлять к нам претензий.

По словам **Игоря Фролова**, контейнеры с запчастями из Китая приходят сейчас в среднем раз в неделю, а 80% запчастей есть у крупных импортеров на складах.

— На европейские машины найти запчасти уже сложнее, — подчеркнул он.

— Это еще один аргумент к тому, чтобы все-таки приобретать автомобили, представленные официально на нашем рынке, потому что логистические цепочки, удлиняются и заплатить за что-то в Китае тоже нелегко, — говорит **Антон Кириков**. — К тому же по машинам, которые приходят серым образом, каталоги запчастей очень запутаны, машины не русифицированы должным образом.

При поддержке производителей

Политика китайских производителей по стимулированию продаж также выражается и в субсидированных программах кредитования.

— Те автопроизводители, которые нацелены на стратегическое развитие отношений с Россией, налаживают системные отношения с банками и предлагают программы, интересные и клиентам, и нам, — комментирует **Вера Тучкова**. — Поэтому для нас автокредитование сейчас — одно из самых прибыльных направлений и действительно драйвер розничного бизнеса. И как раз по топовым брендам, возглавляющим рейтинги продаж, самые комфортные условия кредитования.

Она заметила, что портфель автокредитов ВТБ в Санкт-Петербурге вырос с начала года почти в два раза и сейчас составляет 51,6 млрд рублей.

По оценкам дилеров, сейчас в кредит приобретается 90–95% автомобилей.

— Ожидаемое дальнейшее повышение ключевой ставки, повышение утильсбора — все это стимулирует спрос на машины, а денег для внесения полной стоимости либо нет, либо покупатели предпочитают положить их на депозит по текущим высоким ставкам и выиграть на разнице в процентах по сравнению с субсидируемыми программами, — говорит **Евгений Кабанов**. — Поэтому автокредитование и растет на 80% к прошлому году.

— Если вспомнить, что за последние 4 года стоимость машины возросла в два раза, а субсидированные кредиты — это, по факту, почти бесплатные деньги с учетом инфляции, то нет смысла ждать 2-3 года, пока машина еще подорожает, — добавил **Игорь Фролов**, — тем более, что сейчас процент одобряемости кредитов достаточно высокий.

Антон Кириков напомнил, что политика Центрального банка нацелена сейчас на охлаждение розничного кредитования во всех его проявлениях. Поэтому банкам приходится быть более осмотрительными, чтобы — в случае нарастания кризисных явлений — не столкнуться с огромным кризисом неплатежей.

— Мы с нашими партнерами — дилерами — подписываем меморандум, когда дилер обязуется помогать банку в реализации автомобиля, если вдруг придется его изымать в счет уплаты кредита, — рассказал он.

Локализованное будущее

То, что у "китайцев" большое будущее в России, никто не сомневается — оно уже стало настоящим.

— Расширение модельного ряда, наличие гарантий, развитие рынка запчастей — это делает китайские автомобили все более привлекательными для клиентов, — говорит **Вера Тучкова**. — Банки в свою очередь, будут усиливать работу с брендами из КНР и предлагать им выгодные условия кредитования.

Игорь Фролов добавил, что увеличение утильсбора подводит рынок к следующей ступени — локализации китайских брендов, в том числе на пустующих заводах ушедших компаний.

— Два последних года очень многие говорят о своем желании что-то производить, — отметил он. — Но, к сожалению, пока только Naval развернул производство — и это случилось еще до пандемии. Сейчас со стороны правительства идет принуждение, но китайские партнеры пока неохотно заходят: то ли не хотят делиться технологиями, то ли пока устраивает тот заработок, который есть.

В 2025 году мы увидим, кто все-таки решится начать конвейерную сборку по 100-200 тыс. машин в год — и именно эти бренды будут жить у нас долго, считает он.

— В ближайшие 3-5-7 лет возврата европейских и корейских брендов к нам не произойдет, а может быть, его и вообще не произойдет, — говорит **Евгений Кабанов**. — А среди китайцев приоритетом будет пользоваться тот, кто инвестирует в производство в России. Конечно, им удобнее привозить сюда готовые машинокомплекты, чтобы осуществлять минимальное количество операций, но заводы так не могут существовать — это слишком большие издержки на содержание предприятия, которое может красить, варить, изготавливать детали.



Возможно, в Китае видят риски вторичных санкций либо, действительно, их устраивает маргинальность, которую они получают в России на фоне дефицитного рынка.

— Если кто-то из "большой пятерки" брендов решится на масштабное производство в России, то доля остальных марок автоматически сократится из-за неконкурентности в ценообразовании, — резюмировал он.

— У китайских производителей в целом и автопроизводителей в частности есть два основных аспекта в плане бизнеса, — говорит **Антон Кириков**. — Во-первых, это огромный внутренний спрос: китайский рынок сам по себе практически безграничен за счет количества народа и постоянно растущих доходов. Второй важный аспект — это себестоимость производства, включая затраты на рабочую силу, энергию и т. п. В частности, поэтому многие европейские и американские автопроизводители переносят свои заводы в эту страну. И именно поэтому китайские производители получают огромное конкурентное преимущество на мировом рынке.

Соответственно, для китайских компаний открытие производств в России — это, во-первых, инвестиционные затраты, а во-вторых, увеличение себестоимости. Поэтому как будет найден компромисс между политикой российских властей, постоянно повышающих пошлины, и политики китайцев, которые рассчитывают свою доходность, — пока непонятно.

— Не стоит ожидать в ближайшем будущем большого увеличения локализации, но именно за этим будущее рынка. Пока же мы все находимся в ожидании, — констатирует **Антон Кириков**. — Сейчас можно предположить, что рынок будет двигаться по горизонтальной прямой — по продажам, количеству представленных марок и т. п. И в ближайший год важно сохранить стабильность и удержать те рубежи, которые были взяты в предыдущие годы. А вот где-то через год — при сохранении прочих вводных — можно будет подумать о развитии. (Фонтанка.ru 14.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Авторынок не выехал рублем. "Коммерсантъ". 16 октября 2024

Траты на новые машины в сентябре оказались не рекордными

Несмотря на рекордный объем продаж в сентябре, траты на покупку новых машин не достигли максимумов 2024 года. Расходы оцениваются в 475,7 млрд руб., что меньше мартовского уровня в 496 млрд руб. Аналитики связывают это со снижением доли премиум-сегмента. Спрос на премиальные машины будет смещаться на китайские бренды, и в 2025 году дилеры ждут ускорения продаж в сегменте.

Траты на покупку новых легковых автомобилей в сентябре выросли на 42% год к году и на 6% относительно августа, до 475,7 млрд руб., подсчитал "Автостат". Но показатель не стал рекордным для 2024 года, несмотря на рост объемов продаж. В сентябре объем реализации новых машин увеличился на 36,7% год к году и на 1,7% к августу, до 150,88 тыс. штук, что стало максимумом за почти 3,5 года. В денежном выражении максимальные исторические значения авторынка сохраняются за мартом, когда на покупку новых автомобилей в России потратили 496 млрд руб.

В "Автостате" связывают это с изменением структуры продаж в сторону автомобилей массовых марок. Если в марте рыночная доля премиум-сегмента находилась на уровне 12,9%, то в сентябре — 9,3%.

Как поясняет Сергей Удалов из "Автостата", разница с мартом связана в том числе с регуляторными мерами.

В преддверии ужесточения правил ввоза автомобилей в РФ 1 апреля, когда недоплаченные налоги и сборы из-за занижения таможенной стоимости машин, ввозимых из стран ЕАЭС, стали учитываться в составе утильсбора, по параллельному импорту ввезли большое количество автомобилей премиального сегмента. "Стоимость логистики примерно одинаковая, но на премиальных автомобилях можно было больше заработать. Поэтому тот рынок состоял в большей степени из дорогих машин, привезенных по параллельному импорту. За это время произошло определенное смещение", — поясняет он.

Хотя относительно летних месяцев рыночная доля премиального сегмента демонстрирует небольшой рост, следует из данных "Автостата". В июле показатель оценивался в 8,3%, в августе — в 8,6%, а в сентябре — в 9,3%. Господин Удалов объясняет динамику ростом спроса перед повышением ставок утильсбора с 1 октября. Дмитрий Бабанский из SBS Consulting это подтверждает, добавляя, что сказываются и сезонные колебания. Как правило, летом продажи премиальных автомобилей проседают и восстанавливаются к концу года, говорит он.

Директор департамента продаж новых автомобилей "Рольф" Николай Иванов отмечает, что за первые две недели октября наблюдается снижение спроса на новые автомобили премиум-сегмента на 20% относительно сентября.

"Это связано с ажиотажным спросом в сентябре, когда на фоне ожидания повышения утильсбора клиенты активно раскупали склады по старым ценам", — уточняет он.

Замгендиректора АГ "Авилон" по продажам новых машин Ренат Тюктеев говорит, что общее снижение марок премиум-сегмента в структуре продаж прослеживается только у параллельного импорта — машин европейских, корейских и японских производителей. Он связывает это с постепенным вымыванием этих марок. В структуре официально поставляемых брендов доля премиум медленно растет по мере привыкания клиентов к этому сегменту, а в 2025 году рост ускорится по причине отложенного спроса, считает господин Тюктеев. По данным "Автостата", в сентябре 77% продаж новых автомобилей премиум-сегмента пришлось на китайские марки. В тройке лидеров рынка — Exeed, Tank и Lixiang, четвертое место у BMW.



Господин Удалов прогнозирует, что премиальные автомобили ушедших брендов, поставляемые по параллельному импорту, постепенно будут заменяться китайскими марками. До конца года общая доля премиум-сегмента может несколько просесть после повышения утильсбора, но ниже 8,5% показатель не упадет, уверен эксперт. "До конца года по премиальному сегменту ожидаем продажи на уровне октября", — говорит Николай Иванов. (Коммерсантъ 16.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Региональные новости автомобилестроения

В Казани количество электромобилей увеличилось до 815 за три года (Татарстан).

Количество электромобилей в Казани за последние три года выросло в пять раз и достигло 815 единиц. В этом году в столице Татарстана зарегистрировано 275 новых экотранспортных средств, сообщает пресс-служба мэрии.

Как отмечают в пресс-службе, владельцы электромобилей могут бесплатно парковаться на муниципальных стоянках вдоль городских улиц, за исключением мест, предназначенных для инвалидов. В 2023 году в реестр парковочных разрешений было внесено 288 электромобилей, а в предыдущие годы — 124 в 2022-м и 77 в 2021-м.

Право на бесплатную парковку было предоставлено владельцам электромобилей с 2015 года. В период с 2015 по 2020 год в реестре значилось всего 51 электромобиль. Отмечается, что данная мера не распространяется на владельцев гибридных автомобилей и направлена на улучшение экологии, снижение вредных выбросов и поддержку развития электромобилей.

В июле сообщалось, что во втором квартале 2024 года продажи электрокаров с пробегом в Татарстане выросли на 9,8% по сравнению со вторым кварталом 2023 года.

Накануне глава "Ростеха" Сергей Чемезов заявил, что сейчас "Ростех" в партнерстве с частными инвесторами работает над проектом по созданию легкового электромобиля. Серийное производство планируют запустить в середине следующего года. (Коммерсантъ 09.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Отраслевые мероприятия

АО "Русские краски" приняло участие в международной выставке MIMS Automobility Moscow 2024.

В Москве, на выставочной площадке "Экспоцентр", состоялась международная выставка запасных частей, автокомпонентов, оборудования и товаров для технического обслуживания автомобилей MIMS Automobility Moscow 2024.

За мероприятием уже закрепилась слава главного события года по послепродажному обслуживанию автомобилей. Россия, Беларусь, Китай, Турция, Индия, Иран и другие страны, более 1900 участников, в числе которых — авторемонтное бизнес-направление компании "Русские краски" с торговыми марками Vika и Armax.

Всего четыре дня выставки руководители и менеджеры управления продаж авторемонтных ЛКМ провели за столами переговоров. Гостями стенда стали действующие партнеры и потенциальные российские и иностранные покупатели лакокрасочных материалов. Продукцией авторемонтных брендов интересовались потребители с разных концов России и из ряда зарубежных стран, таких, как Азербайджан, Грузия, Беларусь. Ряд переговоров завершены подписанием договоров, в рамках которых уже осуществились первые отгрузки. В числе новых регионов, где скоро появится продукция торговой марки Vika, — далекая Якутия.

Выставка была интересна не только знакомствами с потенциальными партнерами. Поиск новых продуктов для расширения ассортимента — одна из задач, которую ставит перед собой бизнес-направление. Для решения этой задачи провели переговоры с поставщиками из Ирана и Китая, получили образцы сопутствующих и расходных материалов для тестирования.

На выставочном стенде наше предприятие представило колеровочную систему Armax с полным комплектом цветовой документации. Это перспективный продукт, на который возлагают большие надежды и производитель, и потребители. Демонстрация колеровочной установки и колор-бокса гарантирует неизменный интерес со стороны гостей выставки. К старту активных продаж продукту нужно обеспечить узнаваемость, и презентация на выставочном стенде очень этому способствует.

Помимо решения прикладных задач, таких, как поиск новых рынков сбыта и поставщиков, анализ конкурентной среды, выставка решает еще одну, не менее важную. Торговая марка Vika имеет долгую 25-летнюю историю и узнаваема потребителями. Экспоцентр в дни проведения MIMS Automobility собирает на своей площадке более 50 000 гостей, и многие из них хотят увидеть знакомый логотип. Присутствие Vika на таком масштабном событии позволяет посетителям убедиться в стабильности и успешности бренда. Кроме того, и сам бренд при знакомстве с конечными потребителями получает экспресс-срез общественного мнения о качестве и ассортименте продукции, технической поддержке, условиях сотрудничества.

По итогам прошедшей MIMS Automobility Moscow и с учетом ее результатов, авторемонтное бизнес-направление планирует расширить географию участия в выставках, поэтому надеемся увидеть наших партнеров и потребителей в новых городах и странах в 2025 году (<https://soyuzkraska.ru>).

Для справки: Название компании: *Русские краски, АО* Адрес: 150002, г.Ярославль, ул.Большая Федоровская, д.96
Телефоны: +74852492708; +7(4852)492977 E-Mail: info@ruskraski.ru; d.ukraincev@ruskraski.ru; preff@yarkraski.ru; a.gareev@ruskraski.ru Web: www.ruskraski.ru; <http://rk-industrial.ru/> Руководитель: *Абрамов Валерий Николаевич, генеральный директор* (07.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Поставка и закупка регионами автомобильного транспорта

Поставка и закупка регионами грузового транспорта

Ростех предоставил регионам 400 современных машин скорой помощи.

Компания "РТ-Социальная сфера" (входит в Госкорпорацию Ростех) за 5 лет предоставила субъектам России почти 400 новых автомобилей скорой помощи, оснащенных современным медицинским оборудованием. Обновление автопарка ведется в рамках нацпроекта "Здравоохранение" и является социально значимой программой в масштабах страны.

Ежегодно треть россиян хотя бы раз вызывают скорую помощь. В службе задействованы десятки тысяч медработников. При этом большое значение имеет состояние машин скорой помощи и их оснащенность – от этого напрямую зависит жизнь пациентов. Программа, реализуемая "РТ-Социальная сфера", позволяет станциям скорой помощи использовать в работе качественные спецавтомобили с профессиональными водителями.

Компания также экономит деньги станций помощи. Все машины находятся на балансе "РТ-Социальная сфера", она ведет техобслуживание транспорта и установленного оборудования, содержит штат водителей. Для медицинских организаций это существенно дешевле, чем эксплуатировать собственный автопарк.

"Компания "РТ-Социальная сфера" была создана в 2019 году для обновления автопарков скорой помощи, половина из них на тот момент была значительно изношена. За 5 лет мы ввели в эксплуатацию 395 новых машин, которые в среднем отправляются на вызов 2 500 раз в сутки. Охват населения – почти 3 миллиона человек в 10 городах. Всего компанией заключено 16 контрактов на 440 новых автомобилей. Последний контракт предусматривает 45 машин для скорой помощи Новокузнецка, в том числе класса "С" с оборудованием сердечно-легочной реанимации и аппаратами УЗИ", – отметил заместитель гендиректора Ростеха Александр Назаров.

Помимо обновления автопарков "РТ-Социальная сфера" организовала 900 рабочих мест в городах присутствия, из них 95% – водители. На данном момент компания обеспечивает машинами станции скорой помощи в Кемеровской, Самарской и Свердловской областях.

По направлению "Обновление медицинского оборудования" в организации здравоохранения "дочка" Ростеха поставляет магнитно-резонансные и компьютерные томографы, оборудование для лучевой и ультразвуковой диагностики, аппараты искусственной вентиляции легких, передвижные медицинские комплексы и другое. География поставок новых приборов охватывает больницы Ханты-Мансийского автономного округа, Мордовии, Татарстана, Тверской, Новосибирской и Кировской областей, Ставропольского и Хабаровского края, а также других субъектов.

Для справки: Название компании: *Государственная корпорация Ростех (Госкорпорация Ростех)* Адрес: 119048, Россия, Москва, ул. Усачева, 24 Телефоны: +74952872525 E-Mail: info@rostec.ru Web: <http://rostec.ru> Руководитель: *Чемезов Сергей Викторович, генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 10.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Минский автомобильный завод поставит шасси на газомоторном топливе компании "ЭНВИОНГРУПП".

МАЗ поставит шасси на газомоторном топливе компании "ЭНВИОНГРУПП", которая обустраивает надстройками и поставляет ПАО "Газпром" специальную технику.

В рамках этого проекта потребность "ЭНВИОНГРУПП" в таких шасси должна быть увеличена в два раза.

Соответствующее соглашение подписали сегодня заместитель генерального директора ОАО "МАЗ" - управляющая компания холдинга "БЕЛАВТОМАЗ" - директор по маркетингу Владимир Янушко и генеральный директор ООО "ЭНВИОНГРУПП" Алексей Сапунов.

"МАЗ будет поставлять шасси, доработанное под специальные требования "ЭНВИОНГРУПП", а они в свою очередь — обустраивать надстройками. Это могут быть лаборатории, передвижные мастерские и другие спецмашины. То есть для нас это расширение применимости техники, а для "ЭНВИОНГРУПП" — возможность поставить высокопроходимую, качественную технику предприятиям "Газпрома", — подчеркнул Владимир Янушко.





Также было отмечено, что Минский автомобильный завод имеет большой сегмент техники на полном приводе. Сегодня это совершенно новая конструкция с еще большей надежностью и грузоподъемностью за счет установки более мощного переднего моста.

"МАЗ постоянно работает над совершенствованием своей техники и дорабатывает ее под требования заказчиков и потребителей".

Для справки: Название компании: Минский автомобильный завод, ОАО (МАЗ-управляющая компания холдинга БЕЛАВТОМАЗ) Адрес: 220021, Республика Беларусь, Минск, ул. Социалистическая, 2 Телефоны: +375172179601; +375172172222; +375172179809 E-Mail: office@maz.by Web: <http://maz.by> Руководитель: *Иванкович Валерий Валерьевич, генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 10.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Поставка и закупка регионами автобусного транспорта

Мэр Москвы Собянин: Проект бюджета на 2025 год предусматривает закупку подвижного состава.

Средства пойдут на закупку электробусов, вагонов метро нового поколения, в том числе для строящихся линий, и поездов для Московских центральных диаметров.

На приобретение подвижного состава городского транспорта в 2025 году в бюджете Москвы предусмотрено более 88 миллиардов рублей. Об этом Сергей Собянин написал в своем телеграм-канале. Средства направят на закупку электробусов, вагонов метро нового поколения, в том числе для строящихся линий, и поездов для Московских центральных диаметров. Так, запланировано обновление подвижного состава Замоскворецкой линии поездами нового поколения "Москва-2024" и "Москва-2026".

"Увеличим долю электробусов в парке наземного транспорта. По их числу мы занимаем первое место в Европе — сейчас в Москве более двух тысяч автобусов на электрической тяге", — написал Мэр Москвы.

По числу электробусов Москва занимает первое место в Европе: более двух тысяч таких машин обслуживает 140 маршрутов. Доля электробусов в парке наземного городского пассажирского транспорта продолжит расти.

Правительство Москвы одобрило проект городского закона "О бюджете города Москвы на 2025 год и плановый период 2026 и 2027 годов". Бюджет формировался исходя из стратегических планов развития экономики, инфраструктуры и социальной сферы столицы до 2030 года, ожидаемых итогов исполнения бюджета 2024 года и базового сценария прогноза социально-экономического развития Москвы на ближайшие три года.

В 2022–2023 годах столичная экономика в целом прошла период адаптации к беспрецедентному санкционному давлению недружественных стран и сегодня находится на траектории сбалансированного роста. Активное внедрение отечественных технологических разработок, снижение зависимости от импорта оборудования и комплектующих, замещение продукции из недружественных государств, высокий уровень занятости населения позволяют прогнозировать ее дальнейшее поступательное развитие в ближайшие три года. (Сайт правительства Москвы 13.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Псковский автопарк пополнили 18 новых автобусов.

На маршруты города Пскова в ближайшее время выйдут 18 новых пассажирских автобусов особо большого класса марки "МАЗ". В среду, 16 октября, Губернатор Псковской области Михаил Ведерников передал технику предприятию "Псковпассажиравтотранс". Автобусы приобретены при поддержке Министерства промышленности и торговли России на средства федерального бюджета.

Правительство Российской Федерации выделило Псковской области 750 млн рублей на обновление общественного транспорта.

Губернатор отметил, что вместо 25 запланированных автобусов по итогам полученной экономии региону удалось приобрести 32 машины. И эти 18 пассажирских автобусов — первая партия пассажирской техники. Остальные в ближайшее время, после прохождения обязательных процедур, также будут переданы автотранспортному предприятию.

"Это важное событие для всей Псковской области. Мы хорошо помним, в каком состоянии автобусный парк и ремонтная база были еще буквально несколько лет назад. Благодаря поддержке Президента, Правительства России, Дениса Мантурова нам удалось практически в два раза снизить средний возраст пассажирских автобусов — до 8-9 лет. Будем и дальше системно работать над обновлением автобусного парка. Работы много, но и сделано тоже немало", — заметил Михаил Ведерников.

Губернатор осмотрел автобусы, прошел по салону одного из них и уточнил про условия, которые созданы для пассажиров, в том числе для маломобильных граждан. Генеральный директор предприятия Юрий Михайлов рассказал об особенностях модели и заверил, что для всех категорий пассажиров созданы максимально комфортные условия. Благодаря комплектации автобус имеет лучшую управляемость и плавность хода. Часть автобусов уже завтра будет работать на наиболее загруженных городских маршрутах.

Вместимость автобуса — более 160 мест. В салоне с панорамным остеклением установлены два монитора с бегущими строками для пассажиров, 3 светодиодных маршрутоуказателя, 10 видеорекамер, система "Говорящий город".

Отметим, за период с 2020 год автобусный парк государственных автотранспортных предприятий Псковской области пополнился 340 автобусами. Порядка 250 автомобилей приобретены в 2020 году за счет средств федерального бюджета. Еще 12 автобусов поступили в прошлом году в рамках реализации первоочередных мероприятий плана по подготовке и проведению празднования 550-летия со дня основания Свято-Успенского Псково-Печерского монастыря и слободы Печоры. Уже в этом году в регион поступили 47 автобусов за счет средств специального казначейского кредита. (INFOline, ИА (по материалам Администрации Псковской области) 16.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



"Камаз" поставил в Казань 40 газомоторных автобусов.

В общей сложности компания поэтапно поставит 57 низкопольных газомоторных автобусов НЕФАЗ-5299-40-57

"Камаз" поставил в Казань очередную партию из 40 низкопольных газомоторных автобусов "Нефаз", сообщает пресс-служба компании.

"Камаз" поставил в столицу Татарстана очередную партию автобусов

НЕФАЗ-5299-40-57 в количестве 40 единиц. В общей сложности компания поэтапно поставит в Казань 157 низкопольных газомоторных автобусов НЕФАЗ-5299-40-57. Это уже вторая поставка пассажирской автотехники в рамках заключенного контракта", - говорится в сообщении.

Сообщается, что автобусы пополнили автопарк "ПАТП №2", на который приходится около 80% всех автобусных перевозок в Казани.

Заместитель директора по пассажирскому транспорту ПАО "Камаз" Данил Гинятуллин отметил, что компания не первый год содействует в вопросе обновления автопарка Казани. "К примеру, с поставленной сегодня моделью НЕФАЗ-5299-40-57 казанцы уже хорошо знакомы: в 2020 году "Камаз" поставил в столицу Татарстана более 70 аналогичных газомоторных автобусов. Учитывая потребность столицы нашей республики, мы готовы к продолжению сотрудничества", - приводит пресс-служба слова Гинятуллина.

Автобус НЕФАЗ-5299-40-57 работает на экологичном природном газе. Предназначенные для столицы Татарстана "Нефазы" оснащены двумя дополнительными газовыми баллонами. В автобусах имеются датчики утечки газа. Также транспорт оснащен кондиционерами, системами видеонаблюдения, USB-розетками, медиасистемой с салонным экраном.



Для справки: Название компании: *НЕФАЗ, ПАО* Адрес: 452680, Россия, Республика Башкортостан, Нефтекамск, ул. Янаульская, 3 Телефоны: +7(34783)20480 Факсы: +7(34783)23216 E-Mail: nefaz@nefaz.ru Web: <https://www.nefaz.ru> Руководитель: *Корепанов Евгений Борисович, генеральный директор*

Для справки: Название компании: *КАМАЗ, ПАО* Адрес: 423827, Россия, Республика Татарстан, Набережные Челны, пр. Автозаводский, 2 Телефоны: +78005550099; +7(843)2365814 E-Mail: callcentre@kamaz.org Web: <https://kamaz.ru/> Руководитель: *Чемезов Сергей Викторович, председатель Совета директоров; Козогин Сергей Анатольевич, генеральный директор, председатель Правления (ТАСС 09.10.24)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев выделил средства на покупку 50 троллейбусов и двух трамвайных вагонов для Екатеринбурга.

Губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев утвердил порядок предоставления субсидии из областного бюджета бюджету Екатеринбурга на обновление подвижного состава наземного электрического пассажирского транспорта. Документ позволит направить столице Урала средства на приобретение 50 троллейбусов и двух трамвайных вагонов. Соответствующие расходы были предусмотрены при корректировке бюджета Свердловской области на 2024 год. Мероприятия по обновлению парка городского транспорта включены в государственную программу Свердловской области по развитию транспортного комплекса региона.

"Мы утвердили порядок предоставления субсидии областного бюджета городу Екатеринбургу для приобретения троллейбусов с автономным ходом и трамвайных вагонов. В областном бюджете предусмотрено 885 миллионов рублей. При этом предельный уровень софинансирования за счёт данных средств устанавливается в размере 50%", — сказал губернатор Евгений Куйвашев.

Отметим, что это продолжение планомерной работы по замене устаревшего парка пассажирского транспорта в Свердловской области. Так, в 2022 году Президент Владимир Путин поддержал инициативу губернатора Евгения Куйвашева по обновлению троллейбусов к юбилею Екатеринбурга. Благодаря федеральному финансированию и софинансированию из регионального и местного бюджетов Екатеринбург приобрёл 50 троллейбусов, которые сегодня курсируют по городу. Это низкопольные машины большого класса с удлинённым автономным ходом, что позволило оптимизировать маршрутную сеть города и использовать троллейбусы в районах, не оборудованных контактной сетью.

Кроме того, по заявке Евгения Куйвашева в 2023–2024 годах Свердловская область получила специальный казначейский кредит в рамках нацпроекта "Безопасные качественные дороги". На эти средства область приобрела 299 автобусов. Сегодня они выполняют рейсы в 15 муниципалитетах региона. Благодаря реализации этой программы удалось обновить до 10 % парка автобусов, ежедневно выходящих на линию в Свердловской области. В некоторых муниципальных образованиях — Талице, Ирбите, Нижнем Тагиле — муниципальный автобусный парк обновлён полностью. (Правительство Свердловской области 11.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Екатеринбург возьмет в лизинг 30 автобусов почти за 1 млрд рублей (Свердловская область).

Екатеринбургское МУП "Гортранс" объявило два аукциона на приобретение в лизинг 30 автобусов большого и особо большого класса, поставка транспорта городу будет осуществлена в декабре, говорится на сайте госзакупок. Так, планируется приобрести 12 автобусов особо большого класса за 520,15 млн рублей. Их пассажироместимость составит не менее 150 человек. Еще на 18 автобусов вместимостью от 80 человек будет затрачено 445,65 млн рублей. Весь транспорт будет работать на метане.

Автобусы должны быть переданы заказчику до 15 декабря. Срок исполнения обоих контрактов - 31 января 2030 года.

Заявки на первый аукцион принимаются до 24 октября, итоги будут подведены 25 октября. На второй - принимаются до 25 октября, подведение итогов - 28 октября.

Новые автобусы могут выйти на маршруты в феврале 2025 года после технической подготовки. Особо большие автобусы-"гармошки" планируется использовать во время пиковых нагрузок на дорогах.

В сентябре администрация Екатеринбурга уже объявила закупку 50 троллейбусов с удлиненным автономным ходом за 1,65 млрд рублей.

В Екатеринбурге проводится транспортная реформа, которая предполагает переход на брутто-контракты с перевозчиками до конца текущего года (оплата будет производиться за количество пройденных километров), увеличение штрафов за безбилетный проезд, а также переход на автобусы большого класса. (Интерфакс - Россия 11.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Автопарк ООО "Газпром трансгаз Екатеринбург" пополнила партия вахтовых автобусов КАМАЗ —

6250.

В ООО "Газпром трансгаз Екатеринбург" поступила очередная партия автомобильной техники. Предприятие получило пять единиц вахтовых автобусов КАМАЗ — 6250, спроектированных по заказу ПАО "Газпром".

Машина изготовлена на базе шасси с колесной формулой 4x4 и оснащена двигателем мощностью 221,5 л.с., работающим на дизельном топливе. КАМАЗ — 6250 оборудован системами ABS, автоматической подкачки шин, а также системой тушения пожара.

В салоне вахтового автобуса 23 комфортабельных пассажирских сиденья. Предусмотрены полки для ручной клади, индивидуальное освещение и кондиционирование, а также USB-разъемы для зарядки мобильных телефонов.

Как сообщили в транспортном отделе Администрации "Газпром трансгаз Екатеринбург", осенью 2023 года предприятие уже получило в опытно-промышленную эксплуатацию три вахтовки КАМАЗ — 6250. Тогда это были автобусы, оснащенные разными топливными системами: один — газовым двигателем, работающим на сжиженном природном газе (СПГ), второй — на сжиженном природном газе (СПГ) и третий — на дизельном топливе.



Для справки: Название компании: *Газпром трансгаз Екатеринбург, ООО* Адрес: *620075, Россия, Свердловская область, Екатеринбург, ул. Клары Цеткин, 14* Телефоны: *+73433597530* Факсы: *+7(343)3597041* E-Mail: ural@ekaterinburg-tr.gazprom.ru; SMI@ekaterinburg-tr.gazprom.ru Web: <https://ekaterinburg-tr.gazprom.ru>
Руководитель: *Крюков Алексей Вячеславович, генеральный директор*

Для справки: Название компании: *КАМАЗ, ПАО* Адрес: *423827, Россия, Республика Татарстан, Набережные Челны, пр. Автозаводский, 2* Телефоны: *+78005550099; +7(843)2365814* E-Mail: callcentre@kamaz.org Web: <https://kamaz.ru/> Руководитель: *Чемезов Сергей Викторович, председатель Совета директоров; Козогин Сергей Анатольевич, генеральный директор, председатель Правления* (По материалам компании 16.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

В Якутию планируют поставлять вездеходы-амфибии для перевозки грузов и пассажиров.

Компания "Звезда" намерена выпускать межпоселковые автобусы для организации пассажирских перевозок в Арктике вне зависимости от погодных условий

Производитель вездеходов-амфибий планирует поставлять в Якутию модификации автомобилей для грузовых и пассажирских перевозок. Об этом сообщил ТАСС генеральный директор компании "Звезда" Александр Блохин.

"Мы предлагаем Якутии вездеходы-амфибии, которые могут преодолевать водные преграды - переплывать озера и реки в межсезонье, использоваться для пассажирских перевозок. Автобусы-вездеходы в муниципальном ведении могут быть эффективны для повышения качества жизни в республике", - отметил Блохин, уточнив, что ранее вездеходы выпускались под брендом "Русак".



Компания намерена выпускать межпоселковые автобусы для организации пассажирских перевозок в Арктике вне зависимости от погодных условий. "Автомобиль вместимостью до 24 человек будет двигаться по заранее записанному маршруту. Такие технологии отработаны на Ямале, когда водители на наших вездеходах даже во время сильной пурги проходят расстояние до 400-500 км", - рассказал Блохин.

Также на вездеходах-амфибиях можно организовать перевозку продуктов питания и медикаментов. Они будут оборудованы холодильными установками, грузоподъемность машин составит три-четыре тонны. Третье направление - автомобили скорой помощи. "На базе наших вездеходов мы можем установить специализированное медицинское оборудование", - добавил собеседник агентства. Свои комплектации амфибий могут быть созданы для МЧС и других структур. Отдельные машины могут быть предназначены для передвижных лабораторий, мастерских и ремонтных бригад.

Сейчас в семействе "ВЕАМ" более 35 модификаций - грузовые, пассажирские, грузопассажирские, с разными вариантами двигателей и колесными формулами. "Мы предлагаем разнообразную технику, которая создается на одних и тех же узлах трансмиссии, рамах, колесах и шинах собственной разработки. Это позволяет нам, меняя кузов, создавать огромное семейство машин", - рассказал генеральный директор.

Собеседник агентства уточнил, что предприятие планирует создать в Якутске центр по обучению и обслуживанию вездеходов.

Испытания на Севере

Первые испытания прототипа машины прошли в Якутии еще в 2018 году. Во время весенней распутицы в конце апреля один вездеход, без сопровождения и поддержки, вышел из Нижнего Бестяха (поселок в Центральной Якутии). Зимники к тому времени были уже закрыты, передвигаться по ним грузовые машины не могли, поскольку уже вскрывались озера, реки, оттаивали болота, а вездеход прошел по трассе "Колыма" и по зимнику "Арктика", посещая арктические населенные пункты - Зырянка, Среднеколымск, Черский и другие. Местные жители удивились проходимости и скорости вездехода. Далее команда добралась до Чукотки - Билибино и Певека.

"Мы проехали довольно быстро, что удивляло тех, кто за нами следил по интернету. К примеру, вышли из Черского утром, а вечером были в Билибино. В тот период распутицы для грузовиков этот путь занимал три дня. Испытания прототипа вселили нам уверенность, что мы на верном пути", - рассказал Блохин.

Он уточнил, что испытания проходили также в 2022 и 2023 годах на вездеходах "Русак", которые им были разработаны и серийно производились до середины 2024 года. С 2025 года испытания уже будут проходить на новых вездеходах "ВЕАМ", созданных на основе накопленного опыта по производству вездеходов "Русак".

"Только испытания позволяют проверить принятые инженерами конструктивных и технологических решений и подтверждать заявленные характеристики транспортных средств. Теплоизолирующий кузов автомобилей рассчитан на температуру воздуха до минус 60 градусов. Машины лучше приспособлены для преодоления водных преград. Из-за низкого центра тяжести автомобили обладают лучшей устойчивостью на воде и косогорах", - пояснил кандидат технических наук.

О предприятии

Вездеходы-амфибии стали разрабатываться в рамках федеральных целевых программ Минобрнауки РФ с 2010 года. Благодаря исследованиям в Нижегородском государственном техническом университете к 2017 году была собрана гамма разработок для производства машин. С 2017 года разрабатывается семейство вездеходов-амфибий. С 2020 года началось мелкосерийное производство машин. На сегодня выпущено более 30 модификаций машин. Вездеходы эксплуатируются в Красноярском крае, на Таймыре, Ямале и Чукотке. Машины протестированы в ходе экспедиций МЧС "Безопасная Арктика" (2023) и "Умка" Минобороны РФ (2022), а также прошли опытную эксплуатацию в ФСБ РФ (2023). (ТАСС 16.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Мэрия вернулась к автономному ходу. "Коммерсантъ". 10 октября 2024

В Ульяновске на маршрут через Волгу планируют вывести троллейбусы без проводов

Мэрия Ульяновска снова решила закупить троллейбусы с автономным ходом, чтобы поставить их на маршруты, соединяющие Заволжский район с центром города. Объявленный тендер предполагает закупку в лизинг трех троллейбусов, стоимость контракта 224,5 млн руб. Это уже вторая попытка использования в Ульяновске троллейбусов с автономным ходом. Как признает глава города, первая попытка была неудачной, но с тех пор такие троллейбусы стали более совершенными, "пока это пробный вариант", но в дальнейшем планируется увеличивать количество таких троллейбусов. Эксперты считают этот вид транспорта перспективным, но отмечают, что в условиях дефицита бюджета Ульяновску для решения транспортных проблем было бы лучше поддержать перевозчиков в закупке новых автобусов средней вместимости.

До конца года мэрия Ульяновска планирует выпустить на городские улицы новые троллейбусы с автономным ходом, сообщил в четверг в своем Telegram-канале мэр Александр Болдакин. Как отмечает глава города, по его поручению МУП "Ульяновскэлектротранс" (УЭТ) объявило торги на приобретение в лизинг трех троллейбусов. Он пояснил, что "пока это пробный вариант" — администрация намерена "оценить работу таких троллейбусов". "В дальнейшем планируем развивать и увеличивать количество таких машин", — заявил господин Болдакин.



Согласно информации интернет-портала госзакупок, аукцион в электронной форме на право заключения контракта по оказанию услуг лизинга трех низкопольных троллейбусов с увеличенным автономным ходом (ТУАХ) категории М3 (большой вместимости) объявлен 9 октября, окончание приема заявок — 25 октября. Начальная цена контракта — 224,5 млн руб. (максимально возможная стоимость одного троллейбуса — 74,8 млн руб.). Проект контракта предполагает завершить расчет по лизинговым платежам 29 ноября 2029 года (контракт фактически на 5 лет).

Согласно прилагаемому в документах закупки техзаданию (ТЗ), автономный ход троллейбусов должен быть не менее 40 км, время движения на автономном ходу должно составлять не менее 40% от времени движения под напряжением контактной сети. В троллейбусе должны быть предусмотрены система автоматического выключения обогрева салона при переходе в автономный режим и система терморегулирования тяговых батарей. Именно из-за значительного снижения емкости аккумуляторов в зимний период не смогли работать закупленные Ульяновском в 2015 году три ТУАХ, после чего их перевели в обычный режим работы.

Глава города признал, что девять лет назад в Ульяновске "уже предпринималась попытка связать оба волжских берега троллейбусами с возможностью автономного хода", но "тогда аккумуляторы не давали 100% гарантии, что в мороз и при сильном расходе электроэнергии во время подъема по грузовой "восьмерке" их заряда хватит на обратный путь". При этом Александр Болдакин отметил, что "с тех пор технологии шагнули вперед", поэтому мэрия "снова попробует воплотить эту задумку".

Сейчас правобережную часть Ульяновска с Заволжьем соединяют только автобусные маршруты, основную часть которых обеспечивают частные перевозчики, однако в пиковые часы и вечером автобусов не хватает.

По словам Александра Болдакина, поскольку покупаемые троллейбусы должны иметь возможность автономного хода на расстояние 40 км, администрация планирует организовать троллейбусные маршруты "не только через Императорский, но и через Президентский мост".

По данным сервиса "Яндекс. Карты", на планируемом маршруте от Нижней Террасы через Императорский мост до здания ГУ ЦБ РФ новые троллейбусы должны будут пройти на автономном ходу 28-30 км, по второму маршруту, через Президентский мост — 36-38 км. Фактически расстояние второго маршрута близко к предельному, обозначенному в ТЗ.

Директор УЭТ Александр Шерстнев сказал "Ъ", что ТЗ готовилось специалистами МУП после тщательного изучения особенностей закупки, а цена закупки сформирована на основе коммерческих предложений трех компаний. Однако назвать среднерыночную стоимость ТУАХ и, для сравнения, обычного троллейбуса он отказался, сославшись на то, что "точно не знает".

Анализ закупок троллейбусов другими регионами (без лизинга) показывает, что стоимость троллейбуса с автономным ходом 30 км (из партии, закупаемой Санкт-Петербургом 7 октября) составляет 42,6 млн руб.; стоимость троллейбуса с автономным ходом 20 км из партии, закупаемой Екатеринбург, составила 33 млн руб.; в закупке Калининграда стоимость троллейбуса с автономным ходом не менее 40 км была на уровне 38 млн руб.

В 2022 году компания Strategy Partners Group совместно с Российской академией транспорта, Международной ассоциацией предприятий городского электротранспорта (МАП ГЭТ) и др. делала аналитический отчет состояния и перспектив развития троллейбусного транспорта в России. Согласно данным отчета, по состоянию на 2022 год стоимость троллейбуса с УАХ составляла 21 млн руб., стоимость троллейбуса без УАХ — 16,5 млн руб. (эксперты МАП ГЭТ отмечают, что на сегодня цены производителей значительно выросли). В анализе Strategy Partners Group отмечается, что стоимость эксплуатации простого троллейбуса является самой низкой из всех видов общественного транспорта — 45,8 руб. на 1 км пробега. Стоимость эксплуатации троллейбусов с УАХ составляет 53,6 руб./км. У автобусов большой вместимости с дизельным двигателем этот параметр равен 62,3 руб./км. Самая высокая стоимость эксплуатации у электробусов — 71,1 руб./км. Важным фактором, влияющим на стоимость эксплуатации троллейбусов с УАХ, отмечают аналитики, является высокая стоимость аккумуляторных батарей и их небольшой срок службы (5 лет). В 2022 году она была на уровне 5,5 млн руб., сейчас, по данным МАП ГЭТ, "цены выросли", но отдельно батареи пока не поставляются.

Аналитики приходят к выводу, что "троллейбусы с увеличенным автономным ходом обходятся на 9–10% дороже классических троллейбусов, однако на потоках от 400 до 1100 пассажиров в час ТУАХ являются вторыми по оптимальности после классических троллейбусов", и их применение имеет смысл там, где на определенных участках маршрутов отсутствуют троллейбусные сети. Выбор же электробусов для осуществления регулярных пассажирских перевозок "оправдан в случае, когда стоимость транспортной работы для органов власти не является главным критерием".

В отчете также отмечается, что при существующем уровне надежности, емкости и качества специальных аккумуляторных батарей в большинстве городов, где используются троллейбусы с УАХ, автономный ход составляет не более 10 км, что считается оптимальным с точки зрения надежности и экономики. По состоянию на 2022 год, троллейбусы с УАХ использовались в 16 городах России (сейчас больше), причем в 11 из них такие троллейбусы используются только на одном маршруте, Тула отказалась от использования ТУАХ из-за окончания срока службы аккумуляторов, Нальчик сократил их использование, Керчь и Уфа используют автономный ход только в случае внештатных ситуаций.



Исполнительный директор МАП ГЭТ Владимир Федоров считает, что прежде чем готовить ТЗ, заказчику надо было провести серьезное изучение транспортных и пассажирских потоков, а также особенностей самих маршрутов, чтобы указать эти особенности в ТЗ, "потому что одно дело — использовать автономный ход в равнинном Санкт-Петербурге, другое — в Ульяновске, где есть крутой и сложный для троллейбуса подъем по "грузовой восьмерке" и регулярные пробки на Императорском мосту, увеличивающие риски на автономном ходе". По его словам, такие особенности потребуют увеличения емкости аккумуляторов, установки дополнительных секций, что приведет к повышению веса ТУАХ и росту его стоимости. В то же время эксперт назвал ТУАХ перспективным видом общественного транспорта, который в будущем может занять свою нишу в большинстве городов России. Председатель правления региональной отраслевой организации "Транспортный экспертный совет" Виктор Сидоренко в условиях дефицитного бюджета Ульяновска не видит острой необходимости в закупке таких дорогих ТУАХ в то время, когда проблему увеличившегося пассажиропотока "могли бы решить автобусы средней вместимости, закупленные частными перевозчиками, если бы власти нашли средства на их поддержку". Сергей Титов, Ульяновск (Коммерсантъ 10.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Поставку новых троллейбусов в Ставрополь сорвали, доставив 3 из 45 единиц. "Российская газета". 15 октября 2024

Скандалом обернулась сделка властей Ставропольского края с поставщиком новых троллейбусов для столицы региона, которая, похоже, еще как минимум на несколько месяцев останется без новых троллейбусных маршрутов, их планировали открыть уже этой осенью.

Компания, обязавшаяся поставить в город 45 новых троллейбусов, не справилась с выполнением контракта, и до парка в срок добрались лишь три машины. Оказалось, что с такими же проблемами столкнулись и в других городах, где заказали "рогатых" по наименьшей контрактной цене.

Два новых троллейбусных маршрута собирались открыть в Ставрополе уже первого ноября 2024 года. Их планировали проложить по тем улицам, где сейчас "рогатых" нет, и для этого требовались троллейбусы с автономным ходом. Об их закупке региональные власти сообщили еще летом 2022-го, пообещав выделить 1,5 миллиарда рублей на 45 машин. Об этом заявил губернатор края Владимир Владимиров, добавив, что программа рассчитана на 2023 и 2024 годы.

Жители ждали новых маршрутов с нетерпением: активно растущему городу явно не хватает общественного транспорта и машины по утрам забиты. Весной 2024 года наконец устроили аукцион для определения поставщика с начальной ценой один миллиард 534 миллиона рублей. Выиграл завод из Вологды, на котором предложили изготовить и доставить пассажирский транспорт по самой низкой цене - 25,5 миллиона за единицу. Это позволило бы городу в будущем на сэкономленные деньги закупить еще 11 троллейбусов. Но в результате в краевом центре не получили и основной заказ.

Как рассказал корреспонденту "РГ" первый заместитель ГУП "Крайтранс" Андрей Дзюбленко, победитель аукциона должен был поставить всю партию к первому октября. Теперь контракт хотят расторгнуть из-за нарушения сроков.

- Если они не опротестуют процедуру расторжения, то мы выставим штрафы и расторгнем контракт. Вообще-то он действует до конца года, но сроки уже нарушены, - подчеркнул Дзюбленко.

Более того, оказалось, что даже те троллейбусы, что добрались до Ставрополя, не соответствуют условиям заказа. До приемки машину осмотрели специалисты, выяснилось, что часть комплектующих не отвечает техзаданию. Получается, что даже если бы до города добрались все 45 "рогатых", их бы просто не смогли принять. Причем расхождения с ТЗ довольно значительные - по конструкции, комплектации и вместимости.

Теперь важно как можно быстрее разобраться с нерадивым поставщиком и вернуть средства в бюджет края, чтобы можно было начать новый аукцион.

- Эти полтора миллиарда аккумулировались на счету казначейства. Средства теперь должны вернуться в бюджет. Лимиты доведут по-новому, после объявят новый аукцион. А в отношении этого предприятия будем обращаться в УФАС и пытаться отправить его в реестр недобросовестных поставщиков, - отметил первый замдиректора компании-перевозчика.

Андрей Дзюбленко добавил, что специалистов для ремонта троллейбусов пока не нанимали. Механиков и электриков будут обучать на заводе-изготовителе после доставки троллейбусов, чтобы они получили допуск и могли обслуживать машины с автономным ходом в своем парке.

Ставропольский урбанист Андрей Черняков в беседе с корреспондентом "РГ" уточнил, что Ставрополь - не единственный город, который пострадал от действий этой компании. Она задерживает поставку в Екатеринбург, Вологду, Санкт-Петербург и другие крупные города.

- Логичным решением проблемы станет расторжение контракта с этой компанией и новое объявление торгов. Но это будет иметь последствия. Во-первых, троллейбусы в Ставрополь придут позже, чем запланировано. Во-вторых, открытие маршрутов откладывается, без транспорта это сделать невозможно, - пояснил Черняков.



По словам эксперта, край теперь вряд ли сможет купить дополнительные 11 троллейбусов, ведь их планировали приобрести на сэкономленные деньги, а за полгода цены выросли, и вообще неизвестно, сколько удастся оставить средств на новые торги.

- Плюс немаловажны репутационные потери, ведь троллейбусы были обещаны и люди их очень долго ждали, - добавил Черняков.

По данным сервиса "Электронное правосудие", компания-поставщик выступает ответчиком по более чем 10 искам в арбитражных судах разных регионов России. Все иски поданы за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств. В числе истцов администрации Екатеринбурга и Волгодонска, а также департаменты и транспортные предприятия из Братска, Альметьевска, Волгограда и Читы. .

Кстати

Ставропольский "Крайтранс" объявил о проведении тендера на покупку четырех трамваев, которые должны будут заменить старый транспорт в Пятигорске. Общая сумма контракта достигает 400 миллионов рублей, заявленная стоимость каждого трамвая не должна превышать 100 миллионов. Кроме того, новые подвижные составы должны быть комфортабельными, экологичными и безопасными, иметь выходы на одну сторону и вмещать не меньше 150 человек. Также необходимо оснастить их прочными сиденьями, системой видеонаблюдения и системой ГЛОНАСС. Поставку ожидают до 10 декабря 2024 года. (Российская газета 15.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Оборудование и технологии для автомобилестроения

Производство комплектующих

Уральская сталь встретилась с производителями большегрузной техники.

На Уральской Стали прошел Круглый стол с производителями большегрузной техники в области тяжелого машиностроения. С целью укрепления стратегического партнерства и сотрудничества новотроицкие металлурги провели рабочую встречу с представителями МАЗ и БЕЛАЗ, показали возможности производства металлопроката на промплощадке комбината. Понятно, что партнеров интересовала, прежде всего, "высокопрочка". Дело в том, что Уральская сталь не так давно разработала и освоила технологию производства листового проката из новой высокопрочной свариваемой стали марки "WeldUS 690". В планах - освоение еще более высокопрочной износостойкой стали "HardUS" с выводом на рынок новой брендированной линейки. Название нового бренда стали "WeldUS 690" отражает назначение металла и ее изготовителя, где weld – сварка, US – Уральская Сталь, 690 – минимальный предел текучести в МПа. Бренд "HardUS" объединяет стали с повышенной твердостью и износостойкостью. Премиальная продукция ориентирована на потребности машиностроителей в высокопрочном прокате. Новая сталь позволит повысить эксплуатационные характеристики техники, сократить вес конструктивных элементов более чем на 20% и снизить себестоимость их производства. При разработке новых марок стали новотроицкие металлурги учитывали накопленный многолетний опыт в производстве "высокопрочки", а также возможности мощного и уникального закалочного оборудования в листопрокатном цехе. Прототипом послужила сталь S690QL по EN 10025-6. Новая сталь WeldUS 690 сочетает высокую прочность, высочайшую ударную вязкость при температурах до -70°C , при этом не трескается при сгибании и хорошо сваривается. Также были учтены жесточенные требования потребителей к плоскостности. Сталь WeldUS 690 производится в соответствии со стандартом организации СТО 13657842-57-2023. Новые виды продукции Уральская сталь представит 29 октября -1 ноября на 30-й Международной промышленной выставке "Металл-Экспо'2024" (ЦВК "Экспоцентр", Москва).



Для справки: Название компании: Управляющая компания Уральская Сталь, ООО (УК Уральская Сталь) Адрес: 127051, Россия, Москва, Малая Сухаревская площадь, дом 10, 8 этаж Телефоны: +74957419050 E-Mail: uk@uralsteel.com Web: <https://uralsteel.com> Руководитель: Готванский Сергей Александрович, исполнительный директор; Сафин Денис Гаяляхакович, генеральный директор (Металлоснабжение и сбыт 15.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Крупногабаритные пластиковые детали для BELGEE и Geely будет производить новый резидент СЭЗ "Минск" (Беларусь).

Новый резидент свободной экономической зоны "Минск" займется производством крупногабаритных пластиковых деталей для автомобилей BELGEE и Geely, сообщили БЕЛТА в пресс-службе СЭЗ.



Свидетельство о регистрации в качестве резидента директору ООО "Кинсон Технолоджи" господину Чжан Цзиньлэй в ходе церемонии подписания договора вручил первый заместитель главы администрации СЭЗ "Минск" Сергей Бубенько.

Компания "Кинсон Технолоджи" займется производством бамперов для всех моделей автомобилей BELGEE и Geely. Создание собственного производства бамперов для машин на территории завода "БЕЛДЖИ" позволит увеличить уровень локализации производства, снизить зависимость производства от иностранных комплектующих и себестоимость готовой продукции, а также позволит избежать рисков повреждения бамперов при перевозке из Китая.

Реализация проекта предполагает создание 12 рабочих мест. Предприятие планирует начать свою деятельность во втором квартале 2025 года. 50% производимой продукции будет поставляться на экспорт в Россию.

Как уточнили в пресс-службе СЭЗ, сегодня автомобили производства BELGEE занимают лидирующие позиции по продажам на белорусском рынке, последние два года на них приходится более половины общих продаж автомобилей.



Для справки: Название компании: Администрация свободной экономической зоны Минск (СЭЗ Минск) Адрес: 220002, Республика Беларусь, Минск, ул. Кропоткина, 44 Телефоны: +375173472951; +375173654696 E-Mail: info@fezminsk.by Web: <http://www.fezminsk.by> Руководитель: Бубен Анатолий Анатольевич, глава Администрации

Для справки: Название компании: БелДжи, СЗАО Адрес: 202135, Республика Беларусь, Минская область, Борисовский район, Пересадский с/с, Р-53, 35-й км., 2 Телефоны: +375177708735; +375177708735#1207 E-Mail: info@belgee.by Web: <http://belgee.by> Руководитель: Свицерский Геннадий, генеральный директор (БелТА 14.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Президент Узбекистана посетил автопромышленное предприятие.

Глава государства ознакомился с деятельностью узбекско-сингапурского совместного предприятия "Technologies of real time" в Зангиатинском районе Ташкентской области.

Автомобилестроение - крупная отрасль промышленности нашей страны. За последние годы производство автомобилей увеличилось почти в 3 раза, ожидается, что к концу текущего года оно достигнет 460 тысяч единиц. К 2030 году планируется довести этот показатель до 1 миллиона.

В целях устранения монополии и развития конкуренции в отрасли привлечены 2 новых частных предприятия и престижные зарубежные бренды. В целом сегодня на более чем 20 заводах производятся десятки видов автомобилей, грузовых и пассажирских транспортных средств.

Поэтому в отрасли большой спрос на запасные части. В этом направлении более 300 предприятий объединены в единую кооперационную сеть. Одним из них является "Technologies of real time" в Зангиате.

На состоявшейся 20 ноября 2019 года в "Узэкспоцентре" международной промышленной ярмарке Президент ознакомился с продукцией предприятия и дал рекомендации по дальнейшему расширению производства. На этой основе здесь проведена масштабная модернизация. В 12 цехах установлено оборудование из Китая, России, Республики Корея, Японии и США. На сегодняшний день выпускается более 750 видов запасных частей для ходовой, трансмиссионной и управляющей систем автомобилей 118 различных марок.

Здесь создано 220 рабочих мест. Сотрудники проходят обучение на курсах в моноцентре, созданном на предприятии, а затем принимаются на работу. Продукция поставляется по всему Узбекистану. В частности, на завод "Узавто моторс" в Хорезмской области поставлено 773 тысячи запасных частей для автомобилей "Дамас" и "Лабо".

Создана современная лаборатория для технического осмотра и испытаний автомобильных запасных частей. Продукция предприятия имеет международные сертификаты качества IATF 16949:2016, ISO 9001:2015, ISO 45001:2020 и BIOS "Дженерал Моторс".

Поэтому продукция предприятия пользуется высоким спросом и за рубежом. В частности, в прошлом году в Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Россию, Украину, Объединенные Арабские Эмираты были поставлены запасные части на 3 миллиона долларов. За девять месяцев текущего года было экспортировано продукции на сумму более 2 миллионов долларов.

Также с 2018 года предприятие участвует со своей продукцией в международных выставках, проводимых в Германии, Объединенных Арабских Эмиратах, Китае и России.

Глава государства ознакомился с производственным процессом завода, побеседовал с работниками. В шоуруме предприятия он осмотрел образцы готовой продукции.

Здесь же была представлена информация о дальнейших планах.

В частности, в 2025 году будет реализован инвестиционный проект на сумму 1,15 миллиона долларов. В результате будет освоено производство запасных частей для новых автомобильных брендов, таких как BYD, Chery, Changan, Geely, Dongfeng.

В результате проекта будет создано 43 новых рабочих места, производственные мощности увеличатся с 180 тысяч до 280 тысяч единиц. (Сайт Президента Республики Узбекистан 14.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Немецкий концерн потерял права при уходе. "Коммерсантъ-Челябинск". 10 октября 2024

Челябинский автоцентр отсудил товарные знаки у иностранного производителя запчастей

Суд по интеллектуальным правам прекратил правовую защиту товарных знаков Trakson и Трахон немецкой компании ZF Friedrichshafen на территории России по заявлению челябинского ООО "Импорт Парте". Организация является филиалом сети автосервисов Trucksun. Название, схожее с товарными знаками немецкой компании, покинувшей РФ после начала СВО, истец пытался зарегистрировать через Роспатент, но получил отказ. Одним из доводов "Импорт Парте" для отмены правовой защиты стал тот факт, что ZF Friedrichshafen не работает в России. По мнению экспертов, происхождение компании или территория, где она ведет деятельность, не является ключевым аргументом для суда. Отмена правовой защиты при этом не гарантирует истцу беспрепятственную регистрацию товарного знака, считают эксперты.



В Москве суд по интеллектуальным правам удовлетворил иск ООО "Импорт Парте", которое управляет сетью автоцентров Trucksun в Челябинске, к немецкой автомобильной компании ZF Friedrichshafen AG о досрочном прекращении правовой охраны двух товарных знаков организации на территории России. Резолютивная часть решения суда опубликована в картотеке арбитражных дел. Постановление вступило в законную силу.

Заявление в суд "Импорт Парте" подал 26 сентября 2023 года. Истец требовал прекратить правовую охрану товарных знаков ZF Friedrichshafen, а именно — Trakson и Traxon. Согласно реестру обозначений, они используются для названия автомобильных коробок передач, деталей трансмиссий, а также обозначения услуг по техническому обслуживанию и ремонту трансмиссий для автомобилей 12-го и 37-го классов Международной классификации товаров и услуг.

Согласно документам суда, в 2023 году челябинская компания попыталась зарегистрировать товарный знак Trucksun, потому что так называется ее сеть автоцентров. Однако Роспатент посчитал, что он схож до степени смешения с обозначениями, права на которые принадлежат ZF Friedrichshafen AG.

В качестве оснований для отмены правовой защиты товарных знаков истец отметил, что с 2019 года занимается продажей автомобильных запчастей и деталей, оказывает услуги автосервиса и ремонта автомобилей. Это, в том числе, отражает его заинтересованность в использовании товарного знака. Кроме того, "Импорт Парте" утверждал, что ZF Friedrichshafen AG не работает на территории России и в течение трех лет не использует спорные обозначения.

"Ответчиком каких-либо возражений на иск заявлено не было, доказательств использования спорных товарных знаков в отношении товаров и услуг, для индивидуализации которых этот знак зарегистрирован, равно как и доказательств того, что имелись препятствия к такому использованию, не представлено", — сказано в документах суда. На основании этого было принято решение удовлетворить требования ООО "Импорт Парте" и снять правовую защиту с товарных знаков немецкой компании.

ООО "Импорт Парте" зарегистрировано в Челябинске в 2019 году. По данным "СПАРК-Интерфакс", основными видами деятельности компании являются оптовая торговля автомобильными деталями, узлами и принадлежностями, ремонт машин и оборудования. Организация управляет челябинским филиалом федеральной сети автосервисов Trucksun. Директором и владельцем "Импорт Парте" является Александр Борцов. В 2023 году выручка компании составила 794,2 млн руб., чистая прибыль — 7,5 млн руб. Помимо Челябинска, филиалы Trucksun расположены в Екатеринбурге, Москве, Краснодаре, Сургуте, Новосибирске, Владивостоке и в городе Артеме Приморского края. Компания является дистрибьютором запчастей для грузовых автомобилей и коммерческого транспорта марок Sitrak, Howo Hyundai, Kia, Isuzu, Hino и Камаз Компас.

ZF Friedrichshafen AG — один из крупнейших немецких поставщиков запчастей для легковых и коммерческих автомобилей, строительной и сельскохозяйственной техники и многих других. В 2023 году выручка компании составила более \$50,6 млрд. Под товарными знаками Trakson и Traxon немецкий поставщик, в частности, выпускал коробки передач и другие автозапчасти, а также трансмиссионные масла. После начала специальной военной операции России на Украине ZF в марте 2022 года объявил о прекращении деятельности на территории РФ, Беларуси, а также в Донецке, Луганске, Крыму и Севастополе. В сентябре того же года ZF отказались от своего пакета акций в совместном с КамАЗом предприятии ООО "ЦФ Кама" (ZF Кама).

Руководитель центра правопорядка в Москве и Московской области Александр Хаминский отмечает, что ключевыми основаниями, повлиявшими на решение суда, стало неиспользование ответчиком товарного знака в течение трех лет, а также игнорирование предложений истца о добровольном отказе от прав на товарный знак.

"Прекращение защиты использования товарного знака не связано с тем, является ли компания иностранной или российской. Если заинтересованное в использовании товарного знака лицо полагает, что он не используется правообладателем более трех лет, то оно может обратиться к нему с предложением: либо отказаться от товарного знака, либо заключить с ним договор на отчуждение. Если правообладатель за два месяца никак не отреагирует на запрос, то заинтересованная компания имеет право потребовать досрочно прекратить охрану в судебном порядке", — рассказал эксперт.

Управляющий партнер компании "Зуйков и партнеры" Сергей Зуйков отмечает, что отмена правовой защиты товарного знака в связи с его неиспользованием не означает, что он будет автоматически зарегистрирован на истца.

"Роспатент может отказать в регистрации в связи с рисками введения потребителя в заблуждение и наличием репутации товарного знака, ранее принадлежавшего иностранной компании", — рассказал Сергей Зуйков. Эксперт также отметил, что на сегодняшний день подача исков об аннулировании товарных знаков компаний, покинувших российский рынок, является частой практикой. В связи с этим иностранные организации нередко подают заявки на повторную регистрацию своих обозначений. (Коммерсантъ-Челябинск 10.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Запасная лихорадка: цены на детали для машин выросли до 78% с начала года. "Известия". 11 октября 2024

Больше всего подорожали комплектующие на европейские и японские автомобили.



С начала 2024 года стоимость запчастей для машин выросла на 78%, сообщили "Известиям" в страховых компаниях. Сильнее всего прибавили автомобили концерна VAG, например Volkswagen, Audi и Skoda, — их цены выросли почти в два раза. За два года комплектующие некоторых брендов подскочили в стоимости на 264%. Цены меняются из-за усложнения схем доставки запчастей в условиях обхода санкций. При этом страховые компании стараются просчитать рост стоимости и включить их в конечную стоимость полисов каско.

На какие марки выросли цены на запчасти

Почти в два раза подорожали запчасти для иностранных автомобилей с начала 2024 года, сообщили "Известиям" в страховых компаниях (изучают динамику цен на комплектующие для расчета полисов каско). За два года стоимость комплектующих выросла на 264%.

— По некоторым маркам подорожание с 2022 года было настолько существенным, что, по нашей статистике, в этом году оно не настолько заметно, — пояснил вице-президент по автострахованию компании "Ренессанс страхование" Сергей Демидов. — По ряду автомобилей до 2024 года наблюдался рост цен выше среднего, что позволяет им не повышать стоимость в этом году.

В "Ренессанс страхования" указали, что средний рост рекомендованной розничной цены на запчасти автомобилей из США в 2024 году составил всего 2,6%, на японские — 6,2%, корейские — 24%, китайские — 15,5%. Европейские машины подорожали на 8,9%. Больше всего среди брендов прибавила Skoda с ростом цены на 78,9%. Запчасти на корейские Hyundai и Kia, как сообщили "Известиям" в Российском союзе автостраховщиков (РСА), в среднем показали за последний год незначительный рост от 0,6 до 2,6% в зависимости от модели. Они входят в пятерку автомобилей, по запчастям которых осуществляется больше всего страховых выплат.

Также в топ вошли Mercedes, Toyota и Volkswagen, прирост по стоимости запчастей которых за год составил от 7,5 до 11,1%.

— Если провести анализ по более широкому перечню, выбрав 30 наиболее популярных марок, то необходимо отметить рост по Subaru на 29,1%, Land Rover на 20,4%, Skoda на 19,2% и снижение цен в среднем на 0,7% по Ford и на 7,6% по Lexus, — добавили в РСА.

По данным международной франчайзинговой сети автосервисов Fit Service, цены на основные запчасти для машины выросли за год от 10–15% и выше.

— Также более заметно выросли в цене запчасти "под заказ" на европейские и американские модели авто, — рассказала "Известиям" директор сети Татьяна Овчинникова. — Например, на Jaguar, Fiat, Volvo, Chrysler, Land Rover. Принцип здесь примерно такой: чем более редким будет автомобиль, тем заметнее подорожали на него запчасти.

Как подорожали запчасти за два года

Впрочем, значительный рост цен наблюдается в последние два года. Так, с 2022 года американские марки прибавили 122%, корейские подорожали на 55%, китайские — на 60%. Стоимость комплектующих на европейские машины, как указали в "Ренессанс страхования", увеличилась почти вдвое. Рекордсменом по стоимости ремонта стала Skoda — цена на запчасти у этой марки взлетела на 264%.

— В целом рост стоимости на запчасти автомобилей концерна VAG (бренды Volkswagen, Audi, SEAT, Skoda, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche) составил 260% с 2022 по 2024 год, — отметил Сергей Демидов.

С начала 2022 по сентябрь 2024 года, по словам директора по развитию портфеля ОСАГО "Росгосстраха" Юрия Стрекалова, по росту стоимости запчастей на первом месте оказался Volkswagen.

— Цена на эти запчасти за это время выросла на 114,5%, на втором — Audi (плюс 102%), на третьем — BMW (86,5%), — рассказал он. — Затем следует Skoda с удорожанием запчастей на 84,5% и Mercedes-Benz — плюс 84%. Разумеется, это не значит, что надо отказаться от покупки автомобилей этих марок. Но учитывать этот фактор желательно.

При этом наименьший рост, как сообщили в страховой компании, показала Kia с удорожанием всего на 37% за два с половиной года. На втором месте "Лада" — плюс 38,5%, затем следует Hyundai — +42%, Haval (+45%) и Renault (+46%).

В союзе автостраховщиков пояснили, что динамика цен для разных марок автомобилей связана, в частности, с санкциями. В их условиях постоянно меняются каналы и схемы поставки запасных частей в Россию, поэтому расходы поставщиков и продавцов запчастей меняются, и это влияет на конечные цены для потребителей.

А страховые компании стараются чаще обновлять цены на корзины запчастей всех производителей, чтобы минимизировать расходы и включить их в окончательную цену страховых полисов.

При этом, несмотря на большое количество аналогов оригинальных запчастей, страховым компаниям приходится осуществлять замену на оригинальные. В случае если доставка "родной" детали невозможна, могут предложить возместить ее стоимость либо установить неоригинальные комплектующие.

Перенастройка логистики, которая идет непрерывно, некоторые сложности с проведением платежей, валютная переоценка и инфляция не дают стабилизировать цены. При этом склады крупнейших дистрибьюторов заполнены, заявили в Fit Service. Помимо этого, драйвером такой динамики стало то, что запчасти относятся к более редким номенклатурным группам. Из-за того, что они идут небольшими партиями, автоматически растет стоимость доставки, которая влияет на конечную стоимость полиса каско.



Из чего складывается стоимость полиса

При выборе автомобиля будущий владелец смотрит на различные характеристики — мощность, расход топлива, регламенты на ТО и другое. А вот на сопутствующие расходы, такие как стоимость запчастей для ремонта, цена страховки и транспортный налог, обращают меньше внимания, напомнили в "Росгосстрахе".

— Страховые компании базово оценивают марку автомобиля, его возраст, общие статистические сведения, такие как мощность и аварийный коэффициент, — пояснил автоэксперт Иван Волин. — Затем оценивается его привлекательность на криминальном уровне, насколько часто эти автомобили угоняются или разбираются.

В пример эксперт привел Porsche Cayenne, у которых часто воруют фары, и страховка этих машин была довольно дорогой. Чтобы минимизировать свои риски, компания может предложить другие условия для клиента, из-за них параметры оценки также изменяются.

Вместе с этими показателями оценивается личность страхователя, а именно его возраст, стаж, аварийные история и коэффициент — всё это будет учитываться в конечной стоимости полиса. Список факторов очень велик, но основными, влияющими на стоимость каско остаются марка, возраст автомобиля, возраст водителя, его стаж и аварийный коэффициент, угоняемость автомобиля а также стоимость обслуживания.

Юрий Стрекалов пояснил, что пропорционально повышение стоимости запасных частей не влияет на тариф каско. Это происходит, поскольку в покрытие полного полиса каско кроме ущерба входит также риск угона машины. Доля ущерба в этом тарифе составляет около 80%. А доля расходов на запасные части в риске ущерба сегодня тоже почти 80%, остальное — стоимость работ. Таким образом, если предположить, что стоимость запасных частей выросла за последнее время на 30%, при грубом расчете получается рост общего тарифа на 19%. (Известия 11.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Прогресс двигателя: в России импортозаместили топливные системы для "КамАЗов". "Известия". 14 октября 2024

Насколько конкурентоспособен новый продукт, в производство которого вложено 1,5 млрд рублей?

В России импортозаместили дизельный двигатель для тяжелой техники. В Барнауле запустили серийное производство отечественных топливных систем для моторов взамен немецких Bosch, узнали "Известия". Они будут поставляться на заводы в Набережных Челнах и Тутаеве, где производятся двигатели для магистральных тягачей "КамАЗ". Аналогичная аппаратура пойдет на МАЗ, "Урал", а также для выпуска самосвалов, тепловозов и прочей техники. В развитие производства топливной аппаратуры вложено 1,5 млрд рублей, большую часть из них предоставил Фонд развития промышленности.

Кто производит моторы для "КамАЗов" в России

Алтайский завод прецизионных изделий (АЗПИ) импортозаместил топливные немецкие и китайские системы, которые поставлялись на отечественные тяжелые грузовики и спецтехнику. В Барнауле запустили в производство топливную аппаратуру Common Rail взамен Bosch для дизельных силовых агрегатов, следует из материалов Фонда развития промышленности (ФРП), который принимал участие в финансировании разработки.

По данным АЗПИ, аппаратура включает в себя топливный насос высокого давления, аккумуляторы, соединительные трубопроводы, электроуправляемые инжекторы, электронный блок управления, датчики и коммутационные жгуты. Первая очередь производства стартовала еще в 2018 году. Тогда, по данным ФРП, инвестиции в проект составили 600 млн рублей, из которых 300 млн компания получила в виде льготного займа под 5% годовых. После введения санкций и ухода немцев из России производство отечественных систем впрыска для грузовиков и спецтехники приобрело особое значение.

По данным ФРП, дополнительные инвестиции в проект превысили 1,5 млрд рублей, 1,2 млрд из которых выделил фонд. Запуск второй очереди производства систем Altay Common Rail (ACR) в 2024 году позволил полностью импортозаместить впрыск Bosch и обеспечить отечественных производителей тяжелой техники современными системами.

Источник "Известий" в фонде сообщил, что топливная аппаратура пойдет на ряд новых и модернизированных двигателей, ранее использовавших немецкие системы. Это грузовики "КамАЗ" К5, "Урал", МАЗ и тепловозы "Синары".

Как сообщили "Известиям" в АЗ "Урал", предприятие для своих автомобилей использует двигатели компании "Автодизель" Ярославского моторного завода (ЯМЗ), где применены компоненты АЗПИ. Аналогичное топливное оборудование, по данным алтайского завода, планируется ставить на транспортные средства бренда Augus. Но главным потребителем топливных систем является КамАЗ.

— С запуском производства ACR завод меньше зависит от импортных поставок. Он собирает 5–10 тыс. моторов Р6, а в скором времени их число достигнет 20 тыс. Потенциал предприятия — до 40 тыс. штук в год, — рассказал руководитель его пресс-службы Олег Афанасьев.

На их основе будут изготавливаться силовые агрегаты и для другой тяжелой техники в Тутаеве, сообщили в КамАЗе.



В госкорпорации "Ростех" "Известиям" сказали, что по сравнению с иностранными моторами P6 более мощный, он дает дополнительную экономию топлива (расход составляет 22–23 л на 100 км, тогда как у иностранных аналогов — 25–27 л).

Фото: "КамАЗ" Российский двигатель имеет хороший межсервисный интервал — 150 тыс. км и высокий ресурс надежности — 1,5 млн км, это на уровне лучших мировых производителей, таких как Mercedes и Volvo, добавили в "Ростехе".?

"Известия" направили запросы в Минпромторг и другим производителям.

Новые моторы для грузовиков

Мотор P6 объемом 13 л — это действительно новое слово для отечественного автомобилестроения. Он разрабатывался с немецкой компанией Liebherr для совместного проекта с Mercedes, но после введения санкций полностью перешел отечественному заводу. Мотор стал основой для новых магистральных тягачей K5 с переработанной мерседесовской кабиной, рассказал "Известиям" заместитель председателя ассоциации "Российские автомобильные дилеры" (РОАД) Виталий Киселев. Именно под этот тягач вводятся протекционные меры, призванные потеснить, например, китайские аналоги.

Барнаульская топливная аппаратура помогает менять характеристики в зависимости от назначения техники. Благодаря впрыску мощность P6 можно варьировать от 400 до 750 л.с., а крутящий момент доводить даже до 2400 Н·м. По характеристикам двигатель сопоставим с аналогами. Большого опыта эксплуатации P6 еще не накоплено, однако по результатам испытаний можно сказать, что он спокойно будет "выхаживать" по 1,5 млн км до капремонта, а это примерно пять лет службы, добавил участник рынка.

Перед 2022 годом до 98% российского рынка топливных систем занимала Bosch. Старая аппаратура, которую выпускала отечественная промышленность, не могла выдавать необходимые характеристики. А вот импортозамещенная система — большой шаг вперед, хотя передовой ее назвать трудно, рассказал "Известиям" автоэксперт по грузовой технике Максим Чернявский.

Это системы предыдущего поколения, заимствованные у ряда глобальных производителей, отмечает эксперт.

Инженеры Liebherr в работе над P6 вдохновлялись двигателями MAN, в разработке которых принимали участие. Этот мотор ничем не хуже их, но и не лучше. Это крепкий середнячок, способный принять на себя основную тяжесть перевозок, добавил эксперт.

Впрочем, в "Ростехе" оценили спрос на P6 в десятки тысяч моторов за три года, мощности КамАЗа позволяют его удовлетворить, отметили в госкорпорации. В настоящий момент двигатель имеет высокую степень локализации, в ближайшей перспективе он будет российским практически на 100%. (Известия 14.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Технологические решения

"РОСА Хром" и ROSA Virtualization включены в перечень ПО отраслевого центра по импортозамещению в транспортной отрасли.

ФГУП "ЗащитаИнфоТранс", системный интегратор в области транспортной и информационной безопасности, опубликовал расширенный перечень отечественного программного обеспечения, рекомендованного для использования в транспортной отрасли в рамках программ импортозамещения. Теперь в него включены продукты компании НТЦ ИТ РОСА: операционная система РОСА Хром и система виртуализации ROSA Virtualization.

Этот перечень играет ключевую роль в обеспечении технологической независимости транспортной отрасли от иностранного программного обеспечения и соответствует требованиям программы импортозамещения. Согласно законодательству, российские транспортные компании при закупке программного обеспечения могут выбирать решения из этого перечня, что делает включение продуктов РОСА важным шагом на пути к цифровому суверенитету страны и подтверждает высокое качество создаваемого софта компанией.

Включение "РОСА Хром" и ROSA Virtualization в список рекомендованного ПО подтверждает их эффективность в сфере управления виртуальными средами и операционными системами, критически важными для стабильного функционирования транспортных предприятий.

ROSA Virtualization — это комплексное решение для виртуализации, которое включает в себя инструменты для создания, управления и мониторинга виртуальной среды. ROSA Virtualization служит отличной альтернативой VMware vSphere, Microsoft Hyper-V и другим системам управления виртуализацией. Встроенные средства миграции позволяют перейти с популярных аналогов. ROSA Virtualization 2.1 является сертифицированным средством виртуализации четвертого класса защиты ФСТЭК, а также обладает сертификатом Оперативно-аналитического центра (ОАЦ) при Президенте Белоруссии.

РОСА Хром — это операционная система для компьютеров и серверов. Она создана на основе собственного репозитория ROSA 2021.1. Репозиторий создавался более 10 лет в России и является одним из крупнейших в мире с более чем 35 тыс. приложений и компонентов. Визуально ОС "РОСА Хром" привычна для пользователей Windows. ОС сертифицирована ФСТЭК и добавлена в реестр отечественного ПО Министерства цифрового развития.

"Мы гордимся тем, что наши решения вошли в перечень рекомендованного ПО для транспортной отрасли. Это подтверждает, что отечественные разработки способны на равных конкурировать с зарубежными аналогами. Мы уверены, что наши продукты станут важным элементом в построении надежной ИТ-инфраструктуры транспортных компаний России", - сказал **Олег Карпицкий**, генеральный директор компании РОСА.

Для справки: Название компании: *ФГУП ЗАЩИТАИНФОТРАНС* Адрес: *105082, г. Москва, ул. Бакунинская, дом 71, стр. 10* Телефоны: *+7(495)3802150* E-Mail: infosecurity@z-it.ru; secretary@z-it.ru Web: z-it.ru (Cnews.ru 11.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Атом" внедрил решения Selectel в процесс разработки ИТ-систем для водителей.

Компания "Кама", разработчик первого серийного российского электромобиля "Атом", объявляет о партнерстве с Selectel, крупнейшим независимым провайдером сервисов ИТ-инфраструктуры в России. В рамках проекта Selectel развернул производительную вычислительную инфраструктуру, на базе которой специалисты Атом разрабатывают ИТ-сервисы будущего электромобиля, в частности систему активной помощи водителю (Advanced Driver Assistance Systems, ADAS) и платформу данных. Об этом CNews сообщили представители Selectel.



"Команда Selectel подобрала для нас нестандартное оборудование, обеспечивающее оптимальное соотношение производительности и цены, — сказал **Владислав Ладенков**, инженер по машинному обучению и операционной поддержке программного обеспечения в "Атоме". — Они также предоставили зрелую ML-платформу, в которой мы с первого дня начали запускать эксперименты. Сейчас R&D команды ежедневно работают на этой платформе. Selectel активно помогает нам внедрять новый функционал, и мы также самостоятельно расширяем платформу, добавляя наши собственные компоненты, не входящие в стандартную сборку".

ML-платформа Selectel включает в себя инструменты для управления ML-экспериментами и развертывания моделей машинного обучения. Решение работает на базе производительной вычислительной инфраструктуры, включая графические ускорители (GPU). Специалисты ML-команды Selectel оказывают проекту экспертную и техническую поддержку. Благодаря возможностям Selectel, команда "Атом" может эффективно обучать свои ML-модели, которые значительно повысят безопасность и удобство вождения.

"Мы рады поддерживать амбициозные цели "Атома" в области разработки ИТ-систем будущего электромобиля, — сказал **Антон Чунаев**, менеджер ML-продуктов Selectel. — В начале реализации проекта мы провели совместное



тестирование и подобрали производительную инфраструктуру, соответствующую требованиям заказчика. Накопленная экспертиза в сфере ML, а также складской резерв графических ускорителей (GPU), необходимых для подобных ресурсоемких вычислений, позволяют нам оказывать надежную поддержку инфраструктуры и обеспечивать ее гибкое масштабирование".

"Атом" — это электромобиль с современной электронной архитектурой. Он включает кибербезопасную операционную систему, цифровой маркетплейс и "Атом ID", который предоставляет пользователю уникальный идентификатор для сохранения персональных настроек. Для обеспечения безопасности и помощи водителю в управлении и парковке будет функционировать система ADAS 2.0+ (продвинутая система помощи водителю), а управление функциями будет осуществляться с помощью руля с сенсорным дисплеем, голосового помощника и AR HUD.

Для справки: Название компании: *Кама, АО (АТОМ)* Адрес: 423824, Россия, Республика Татарстан, Набережные Челны, ул. Машиностроительная, зд. 91, этаж 9, помещ. 13 Телефоны: +79819112212; +78003019395 E-Mail: info@e-kama.com; support@atom.auto Web: <https://atom.auto> Руководитель: Повараздянок Игорь Валериевич, генеральный директор

Для справки: Название компании: *Селектел, АО (Selectel)* Адрес: 196084, Россия, Санкт-Петербург, ул. Цветочная, 21, литер А Телефоны: +78005550675 E-Mail: sales@selectel.ru Web: <https://selectel.ru/> Руководитель: Любимов Олег Игоревич, генеральный директор (Snews.ru 10.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ОС "Аврора" адаптируют под автомобили и игровые консоли. "Ведомости". 10 октября 2024

Но как пользователям обновлять версии на этих устройствах, разработчики еще не придумали

Принадлежащая "Ростелекому" компания "Открытая мобильная платформа" (ОМП) анонсировала программу "Аврора+". Она в ближайшие пару лет позволит развернуть российскую операционную систему (ОС) "Аврора" на любых устройствах, в том числе на автомобилях, телевизорах и роутерах. Об этом 9 октября рассказал генеральный директор "Открытая мобильная платформа" Павел Эйгес на конференции "Аврора. Своя конференция".



"Аврора+" - это "следующая парадигма", когда компания "не просто портирует ОС", а передает ее на доработку самим разработчикам, уточнил Эйгес "Ведомостям".

"Подход "Аврора+" заключается в том, что мы делаем отдельные ветки операционной системы и совместно с технологическими партнерами модифицируем ядро, графические компоненты, приложения, системные сервисы, API, все, что нужно, чтобы заточить "Аврору" и наши готовые технологии под ту или иную нишу. И такая ветка становится самостоятельной, но при этом очень важно, что безопасность, технологии и инструменты разработки остаются едиными", - рассказал директор по разработке ОМП Роман Аляутдин.

Уже сейчас в компании видят интерес к "Авроре", отметил Аляутдин. "Можно сказать, что современный автомобиль - это мобильник на колесах, потому что он постоянно подключен к сети, делится информацией с инфраструктурой города и заправок. Поэтому иметь отечественные ОС в автомобилях - это наша большая миссия", - говорит он.

Так, напомнил Аляутдин, в июне на ПМЭФ-2024 между компаниями "Итэлма", "Ростелеком" и ОМП было подписано соглашение о создании новой цифровой среды для автомобилей Lada. "АвтоВАЗ" сейчас производит более 500 000 автомобилей в год. Под них будут доработаны сервисы, необходимые для поддержания функции автомобиля. Эта работа уже началась", - рассказал он.

"Ведомости" направили запрос в "АвтоВАЗ".

Создание версий ОС под большее количество устройств увеличит аудиторию "Авроры", говорит ведущий руководитель проектов IT-компании EvApps Дмитрий Ентин. Но, отмечает он, нужно отличать аудиторию, которая будет пользоваться этим "навязанно" - в автомобилях, роутерах от провайдера, и тех, кто осознанно будет покупать, например, смартфоны с "Авророй". "Например, если Huawei или Honor начнут выпускать свои смартфоны на "Авроре", то аудитория вырастет многократно", - поясняет Ентин.

Впрочем, как и к прошлым попыткам зайти на рынок корпоративных заказчиков, к ОМП остаются вопросы, продолжает он. "Скорее всего, мы не увидим регулярных обновлений, как в Android. Вероятнее всего, обновления можно будет устанавливать только в автосервисах", - говорит он.

С самого начала "Аврора" сталкивалась с проблемами обновления ПО без физического подключения устройств, напоминает заместитель директора Центра компетенций НТИ "Технологии доверенного взаимодействия" на базе ТУСУР Руслан Пермяков. Невозможность обновления "по воздуху" (скачивая пакет из сети) была связана с техническими ограничениями устройств и безопасностью, поясняет эксперт.



Так как все устройства на "Авроре" изначально корпоративные, то обновлениями централизованно занимается компания, которая их купила, рассказал "Ведомостям" представитель Fplus (единственный вендор, запустивший розничные продажи устройств на "Авроре"). "Но, если речь идет о частных пользователях (разработчиках, энтузиастах, коллекционерах и прочих), то в сети "Всесмарт", единственном месте, где продавались устройства на ОС "Аврора" в розницу, была запущена программа по обновлению с 4-й на 5-ю версию. Устройство пользователя подключается к специально созданному отдельному "Аврора-центру" и при сканировании QR-кода появляется пуш-уведомление, через которое можно сделать обновление. Изначально в самой ОС не было запланировано обновлений между версиями", - объяснил собеседник.

По словам представителя ОМП, ОС "Аврора" с версии 3.2, выпущенной в 2020 г., имеет функцию онлайн-обновления. "Этот функционал обеспечивается emm-платформой "Аврора-центр". На текущий момент наши пользователи обновляют ОС через этот инструмент", - подтвердил он.

При этом, по словам аналитика акселератора Fintech Lab Сергея Вильянова, в сентябре у него возникла проблема с онлайн-обновлением ОС на новом планшете с ОС "Аврора" версии 5.1: "Опция есть, но, согласно системному уведомлению, она заблокирована вендором". Представитель ОМП пояснил, что "это могло быть связано с обкаткой новой модели безопасности". Но Вильянов отмечает, что сложность настройки стабильного онлайн-обновления устройств состоит в том, что от версии к версии "Аврора" радикально меняется и версии несовместимы друг с другом.

Еще одна проблема "Авроры" заключается в попытке ОМП самостоятельно адаптировать софт подо все модели устройств, продолжает Вильянов. На данный момент существует всего 11 моделей устройств с "Авророй". "При таком количестве самостоятельное изготовление "прошивок" еще возможно. Если их будет 30, никаких ресурсов не хватит, - продолжает эксперт. - Необходимо идти по пути Android, когда Google пишет основной код, а каждый производитель дорабатывает его под конкретные модели устройства. Именно переход на такую модель работы и анонсировал сегодня Павел Эйгес".

Автомобильный рынок - спасательный круг для долгостроя, в который превратился проект "Аврора", стартовавший более 10 лет назад, считает ведущий эксперт Центра компетенций Национальной технологической инициативы (НТИ) "Искусственный интеллект" на базе МФТИ Александр Родин. "Отечественное автомобилестроение медленно и неуклонно поглощается восточным соседом, и противопоставить нашим машиностроителям тут нечего, а вот с точки зрения софта российские разработчики кое-где на голову выше китайских. Поэтому проект выглядит со стороны разработчиков "Авроры" вполне логичным", - объясняет он. Сейчас бортовые системы отечественных автомобилей работают на вариациях ОС Linux.

Для разработки и интеграции системы OTA (обновление "по воздуху". - "Ведомости") для автомобилей потребуются десятки миллионов рублей, полагает Пермяков. Такие решения потребуют расходов на интеграцию с существующими электронными блоками управления (ECU), разработку и тестирование систем обновления, передачу данных, хранение информации в облачных сервисах, также нужны затраты на сертификацию решений для применения в автомобильной отрасли, поясняет он.

Для справки: Название компании: [Открытая мобильная платформа, ООО](#) Адрес: 420500, Россия, Татарстан Республика, р-н Верхнеуслонский, г. Иннополис, ул. Университетская, д. 7 Телефоны: +7(495)2690979 E-Mail: info@omp.ru Web: www.omp.ru Руководитель: [Эйгес Павел Евгеньевич](#), генеральный директор (Ведомости 10.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Инвестиционные проекты

Инвестиционные проекты

Автозавод "Урал" намерен ввести новый производственный корпус в I квартале 2025 года (Челябинская область).

АО "Автомобильный завод "Урал" планирует запустить в работу новый производственный корпус мощностью 5,5 тыс. машин в год в первом квартале 2025 года, сообщил "Интерфаксу" генеральный директор автозавода, председатель челябинского отделения Союза машиностроителей России Павел Яковлев.

"Строительные работы в декабре заканчиваем и - как и планировали - запускаем корпус с начала следующего года. Должны в первом квартале закончить пусконаладку и начать производство", - сказал он.

Строительство нового сборочного корпуса, по его словам, входит в число ключевых проектов инвестпрограммы текущего года, объем которой, по уточненным данным, составит 14,5 млрд рублей.

"Сборочный корпус в этом году - это инвестпроект номер один. Также реализуем по плану все остальные проекты: "Мосты", выпуск новых моделей, в том числе "Урал-80", дорожные машины и прочее", - сказал Яковлев.

Как сообщалось, автозавод начал строительство нового сборочного корпуса в июне 2023 года для увеличения производственных мощностей. Предполагается, что в новом корпусе будет установлен конвейер тележечного типа.

"Помимо сборки, в новом здании будет осуществляться сварка кабин. В целом производство будет полностью автоматизированное", - сообщал ранее Яковлев "Интерфаксу".

Проект расширения сборочных мощностей реализуется с господдержкой.

В 2023 году автозавод "Урал" собрал 14,27 тыс. автомобилей (рост к 2022 году на 45%), реализовал 14,03 тыс. машин (рост на 41%). В развитие производства было вложено порядка 6,5 млрд рублей.

Автозавод "Урал" - крупный производитель грузовых автомобилей в РФ.



Для справки: Название компании: Автомобильный завод УРАЛ, АО (АЗ УРАЛ) Адрес: 456300, Россия, Челябинская область, Миасс, пр. Автозаводцев, 1 Телефоны: +73513291004 E-Mail: SecrUral@uralaz.ru Web: <https://uralaz.ru> Руководитель: Яковлев Павел Александрович, генеральный директор (Интерфакс - Россия 10.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Инвестсовет Татарстана одобрил проекты на 93,7 млрд рублей.

"Ядран-Строй" взялся осваивать депрессивную территорию в 100 га возле иловых полей, "Камастройинвест" — гостиницу за 7 млрд.

Инвестиционный совет Татарстана под руководством Рустама Минниханова одобрил сегодня 9 инвестпроектов на общую сумму в 93 млрд 787 млн. Так, "Фармасинтез-Кама" организует производство фармацевтических субстанций, ГК "Грузовые прицепы" — производство грузовой техники в Набережных Челнах.

ООО "Региональный экологический оператор" построит два комплекса по переработке отходов в Тукаевском и Лениногорском районах, АО "Эссен Продакшн АГ" возведет производственный комплекс в Тукаевском районе. Также в Набережных Челнах построят детский реабилитационный центр "Лучики здоровья", объем инвестиций — 245 млн рублей.

В Казани одобрены к реализации и девелоперские проекты — гостиничного комплекса премиального уровня от "Камастройинвест" и проект комплексного освоения и развития территорий "Ядран-Строй". Речь о мегапарке "Большая Волга", в рамках которого собираются возвести жилую застройку, гостиницы, теннисные корты и футбольные поля, школы, детсады, речную марину.

— 2024 год был объявлен в России годом семьи. Агентство инвестиционного развития в рамках своей работы также вносит вклад в реализацию поставленных с этим фактом задач. На прошлых инвестиционных советах в этом году были подготовлены АИРом и одобрены аисом республики, например, строительство центра детского творчества по проспекту Мира в городе Набережные Челны. Сегодня рассмотрели проект реабилитационного центра "Лучики здоровья" также в Набережных Челнах", — рассказала глава АИР Талия Минуллина. — Проект включает оказание услуг по реабилитации детей в возрасте до 15 лет, в том числе с отклонениями





физиологического и психического развития, ДЦП, заболеваниями нервной системы, состояниями после инсульта, различных травм.

Для справки: Название компании: Ядран-Строй, ООО Адрес: 420061, Россия, Республика Татарстан, Казань, ул. Николая Ершова, 1А, офис 777 Телефоны: +7(843)2262676; +7(987)2203218 E-Mail: info@yadran-stroy.com Web: <http://yadran-stroy.com> Руководитель: Сунгатуллин Марсель Шайдуллович, генеральный директор

Для справки: Название компании: Региональный экологический оператор, ООО (РЭО) Адрес: 420021, Россия, Республика Татарстан, Казань, ул. Шигабутдина Марджани, 24, офис 111 E-Mail: ooo.reo@tatar.ru Руководитель: Салахов Радик Фагимович, генеральный директор

Для справки: Название компании: КамаСтройИнвест, ООО Адрес: 420021, Россия, Казань, ул. Каюма Насыри, 3 Телефоны: +7(843)2000980 E-Mail: info@kamastroinvest.ru Web: <http://kamastroinvest.ru> Руководитель: Сиразетдинов Делюс Наилевич, генеральный директор ([Реальное время](#) 14.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Легковое автомобилестроение

РФ

"Автоваз" может представить концепт собственного минивэна в 2025 году.

Минивэн - это перспектива ближайших трех, может быть, четырех лет, отметил президент компании Максим Соколов

"Автоваз" может представить концепт собственного минивэна в 2025 году, сообщил президент компании Максим Соколов в интервью Наиля Аскер-заде на канале "Россия-24".

"В следующем году мы, наверное, представим только концепт минивэна, все-таки мы идем последовательно", - сказал он.

"Минивэн - это перспектива, наверное, ближайших трех, может быть, четырех лет. Это перспектива, которая будет зависеть в том числе и от рынка, насколько рынок будет восприимчив к этой модели. Пока рынок активно благоволит такому формату, и мы находимся в тренде", - уточнил Соколов.

О возможности представить концепт минивэна в 2025 году сообщал ранее вице-президент по продажам и маркетингу "Автоваза" Дмитрий Костромин в интервью "Российской газете".



Для справки: Название компании: *АВТОВАЗ, АО* Адрес: *445024, Россия, Самарская область, Тольятти, Южное шоссе, 36* Телефоны: *+7(8482)739295; +7(800)2005232* E-Mail: press@vaz.ru Web: <http://info.avtovaz.ru>
Руководитель: *Мантуров Денис, председатель Совета директоров; Соколов Максим Юрьевич, президент (ТАСС 09.10.24)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Автоваз" намерен представить на ПМЭФ-2025 новый кроссовер.

Пока он идет под кодовым названием **B-Plus Cross**, сообщил президент компании Максим Соколов

. "Автоваз" планирует представить свой новый кроссовер в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) в 2025 году.

Об этом сообщил президент компании Максим Соколов в интервью Наиля Аскер-заде на телеканале "Россия-24".

"На следующем форуме, очевидно, в качестве новинки для рынка представим новый кроссовер, который, кстати, тоже не выпускался как новая модель на "Автовазе" уже наверное около 30 лет, и пока он идет под кодовым названием B-Plus Cross", - сказал он.

При этом Соколов отметил, что все основные параметры, технические характеристики, дизайн и название кроссовера уже есть.

Ранее президент "Автоваза" в интервью ТАСС говорил, что автопроизводитель рассчитывает показать новинку на полях ПМЭФ-2025.

Как сообщала компания ранее, производство кроссовера на платформе Lada Vesta планируется запустить в начале 2026 года.



Для справки: Название компании: *АВТОВАЗ, АО* Адрес: *445024, Россия, Самарская область, Тольятти, Южное шоссе, 36* Телефоны: *+7(8482)739295; +7(800)2005232* E-Mail: press@vaz.ru Web: <http://info.avtovaz.ru>
Руководитель: *Мантуров Денис, председатель Совета директоров; Соколов Максим Юрьевич, президент (ТАСС 09.10.24)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Автоваз" начал продажи обновленной Lada Vesta с ESC.

ESC входит в состав базового оснащения автомобиля, она повышает комфорт и безопасность вождения

"Автоваз" начал продажи обновленной Lada Vesta с локализованной системой курсовой устойчивости (ESC) и другими опциями, говорится в сообщении автопроизводителя.





"Официальные дилеры Lada начинают продажи Vesta в обновленных комплектациях с системой курсовой устойчивости ESC и другими возвращенными опциями безопасности и комфорта", - отмечается в сообщении. ESC входит в состав базового оснащения автомобиля, она повышает комфорт и безопасность вождения.

Также в автомобиль вернулись такие опции, как боковые подушки безопасности, трехступенчатый обогрев передних сидений, камера заднего вида с динамическими линиями траектории движения. Кроме того, на автомобилях Lada впервые появились передние датчики парковки, система контроля слепых зон с индикацией в зеркалах заднего вида и светодиодные противотуманные фары.

"Стоимость нового оборудования и новых опций в составе автомобилей Lada Vesta составляет от 11 тыс. рублей до 74 тыс. рублей в зависимости от комплектации", - уточнили в "Автовазе".

Для справки: Название компании: АВТОВАЗ, АО Адрес: 445024, Россия, Самарская область, Тольятти, Южное шоссе, 36 Телефоны: +7(8482)739295; +7(800)2005232 E-Mail: press@vaz.ru Web: <http://info.avtovaz.ru> Руководитель: Мантуров Денис, председатель Совета директоров; Соколов Максим Юрьевич, президент (ТАСС 09.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Автоваз" намерен с 2025 года производить ежегодно 8 тыс. Lada Aura.

Объем инвестиций, вложенных в производство автомобилей Aura, оценивается в 3,2 млрд рублей

"Автоваз" произведет в 2024 году 2,9 тыс. бизнес-седанов Lada Aura, а с 2025 года увеличит выпуск этой модели до 8 тыс. единиц в год. Об этом говорится в материалах Кремля к церемонии открытия президентом РФ Владимиром Путиным промышленных объектов.

"Планируемые объемы выпуска: в 2024 году - 2,9 тыс. машин, с 2025 года - 8 тыс. шт. в год с возможностью увеличения при наличии спроса", - отмечается в материалах.

Объем инвестиций, вложенных в производство автомобилей Aura, оценивается в 3,2 млрд рублей. Цена на автомобиль составит 2,5 - 2,8 млн рублей в зависимости от комплектации.

Автомобиль на базе модели Vesta был впервые представлен летом прошлого года. Пассажиры заднего ряда получили дополнительные 25 см свободного пространства, а сам салон выполнен из натуральной кожи российского производства.

Lada Aura оснащена двигателем 1,8 литра мощностью 122 лошадиные силы и автоматической коробкой передач.



Для справки: Название компании: АВТОВАЗ, АО Адрес: 445024, Россия, Самарская область, Тольятти, Южное шоссе, 36 Телефоны: +7(8482)739295; +7(800)2005232 E-Mail: press@vaz.ru Web: <http://info.avtovaz.ru> Руководитель: Мантуров Денис, председатель Совета директоров; Соколов Максим Юрьевич, президент (ТАСС 09.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

В АвтоВАЗе назвали дату начала продаж новой модели Lada Aura.

По сообщению "Российской газеты", продажи новой Lada Aura начнутся в ноябре 2024 года. Так, Aura, разработанная на платформе Vesta, отличается более крупными размерами (длина 4 690 мм, колесная база 2 885 мм) и превосходит по габаритам Hyundai Elantra, но уступает Chery Arrizo 8.

Lada Aura оснащена 1,8-литровым мотором мощностью 122 л. с. и 170 Нм, работающим в паре с вариатором. Седан разгоняется до 100 км/ч за 12,5 секунды и развивает максимальную скорость 175 км/ч.

Для модели доступны две комплектации: Premier и Status.

В базовую комплектацию Premier входят 16-дюймовые колеса, кондиционер, передние и задние парктроники, датчики дождя и света, камера заднего вида с динамической разметкой, подогрев передних и задних сидений, руля, форсунок омывателей и зеркал, специально разработанные подголовники для дивана второго ряда.

Более дорогая комплектация Status дополнительно оснащается 10-дюймовым экраном, 8 динамиками, цифровыми приборами на 10 дюймов, отделкой салона натуральной кожей с перфорированными вставками, возможными вариантами окраски салона в черный или светло-серый цвет, возможностью окраски кузова в два цвета.

В этом году АвтоВАЗ ограничит выпуск Aura пятью тысячами экземпляров. Однако, в зависимости от спроса, производство седана может быть увеличено.



Для справки: Название компании: АВТОВАЗ, АО Адрес: 445024, Россия, Самарская область, Тольятти, Южное шоссе, 36 Телефоны: +7(8482)739295; +7(800)2005232 E-Mail: press@vaz.ru Web: <http://info.avtovaz.ru>



Руководитель: *Мантуров Денис, председатель Совета директоров; Соколов Максим Юрьевич, президент (Реальное время 14.10.24)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Ауга уже эксплуатируют в Минфине, Ростехе и правительстве Самарской области.

В Управделами президента ранее сообщали о начале закупок первых Lada Aуга в стандартной комплектации для транспортного обслуживания госслужащих

Предсерийные автомобили Lada Aуга уже эксплуатируются в Минфине, Ростехе и правительстве Самарской области, говорится в материалах Кремля к церемонии открытия президентом РФ Владимиром Путиным промышленных объектов.

"Первые предсерийные Aуга уже эксплуатируются в Минфине, "Ростехе" и правительстве Самарской области", - отмечается в материалах.

О том, что чиновники Министерства финансов начинают пересаживаться на служебные автомобили Lada Aуга, сообщил глава Минфина Антон Силуанов в марте.

В конце сентября в Управлении делами (Управделами) президента Российской Федерации ТАСС сообщали о начале закупок первых Lada Aуга в стандартной комплектации для транспортного обслуживания госслужащих.

Об автомобиле

Автомобиль на базе модели Vesta был впервые представлен летом 2023 года. Пассажиры заднего ряда получили дополнительные 25 см свободного пространства, а сам салон выполнен из натуральной кожи российского производства. Lada Aуга оснащена двигателем 1,8 литра мощностью 122 лошадиные силы и автоматической коробкой передач.

О поручении президента

В сентябре 2023 года глава государства дал официальное поручение о приоритетном использовании чиновниками отечественных автомобилей. Поручение было адресовано правительству, властям регионов и Управделами президента РФ. Ранее Минпромторг рекомендовал автомобили брендов Lada, Aurus, УАЗ, "Москвич", Evolute и Haval для приоритетного использования государственными и муниципальными служащими в служебных целях. Перечень планируется обновлять по мере выхода на рынок новых моделей российского производства.

В конце прошлого года в Управделами ТАСС сообщали, что была закуплена партия из 105 машин Lada Vesta. Организована поэтапная работа по замене находящегося в эксплуатации служебного автотранспорта иностранного производства автомобилями российских марок. (ТАСС 09.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Oting объявил сроки дебюта внедорожника Palasso в России.

Модель Oting Palasso будет представлена в России 17 октября. Цены озвучат ближе к старту продаж, который запланирован на I квартал следующего года, объявила пресс-служба компании.

Oting Palasso станет первым автомобилем на российском рынке с кузовом пикап-хардтоп в заводском исполнении. Особенность такого выступающего над крышей багажного отсека в том, что он не разделен на две изолированные секции, как в обычных пикапах, а представляет с кузовом единое целое.



Новинка базируется на пикапе Nissan Navara. Габариты внедорожника: 527718641989 мм. Колесная база составляет 3150 мм, заявленный объем багажника — 2150 литров.

Сейчас в российской линейке марки, которая входит в концерн Sinomach, входит только внедорожник "Паладин", построенный на базе Nissan X-Terra. Его цена стартует от 3,8 млн рублей. (Коммерсантъ 10.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



В бывших дилерских центрах Subaru в Петербурге разместились новые автобренды.

В Выборгском и Приморском районах Петербурга в двух дилерских центрах общей площадью 3,7 тыс. кв. м, где ранее был представлен бренд Subaru, разместили новые автомобильные марки.

Как сообщает специализированный Telegram-канал AutoRun SPb, в частности, на Выборгском шоссе, где японский бренд был представлен с 2011 года, открыт дилерский центр Chery автохолдинга "Элан Моторс".

В свою очередь, в автосалоне на улице Савушкина, где продажи Subaru велись с 2005 года, в настоящее время располагаются сервисные мощности холдинга "Авангард". СТО позиционируется для владельцев автомобилей Hyundai. Как отмечают эксперты авторынка, компания недавно закрыла дилерский центр корейской марки на Пискаревском проспекте и перенесла продажи бренда на свою площадку на Приморском проспекте, а сервис — в расположенное неподалеку арендуемое здание на Савушкина. При этом в планах "Авангарда" также открыть в здании на улице Савушкина новый дилерский центр Geely и Knewstar.

Прежде "Ъ-СПб" писал, что дилерский центр Subaru на севере Петербурга закрылся после 19 лет работы в июле этого года. (Коммерсантъ 12.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Продажи липецкого производителя электрокаров Evolute упали на 70%.

Продажи электромобилей Evolute, собираемых липецким производителем "Моторинвест", снизились на 70% — до 57 штук. Такие данные следуют из презентации "Автостата".



Согласно "Автостату", спад продаж на рынке электрокаров наблюдается последние три месяца. В сентябре объем продаж упал на 28% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, на 12% в августе и на 1% в июле. Так, китайский Zeekr сократил продажи на 10% (до 586 штук), продажи электромобилей "Москвич" выросли в шесть раз — до 157 штук, а Ora (суббренд Haval) продали 74 автомобиля, что в 37 раз больше по сравнению с прошлогодними показателями. Негативную динамику связывают в частности с высокими ценами и постановлением правительства РФ, согласно которому с 1 апреля электрокары можно растаможить только на территории России.

Завод по выпуску автомобилей Evolute китайского машиностроительного концерна Sokon Group на предприятии "Моторинвест" был открыт осенью 2022 года в Краснинском районе Липецкой области. Объем инвестиций составил 13 млрд руб. Это проект бизнесмена Алексея Резникова, экс-главы ликвидированной дилерской группы "Ирито", которая ранее была дистрибьютором в РФ китайских автомобилей Great Wall.

По данным Rusprofile.ru, ООО "Моторинвест" зарегистрировано в Липецкой области в 2011 году. Основной вид деятельности — производство автотранспортных средств. Генеральным директором является Андрей Ханин, данные об учредителях в ЕГРЮЛ отсутствуют. До конца 2021 года компанией владело кипрское офшорное Sitrotek Ltd. Сборочное предприятие "Моторинвеста" в Липецкой области было законсервировано с августа 2019 года, когда на нем остановился выпуск Changan CS35 и CS75.

Для справки: Название компании: МоторИнвест, ООО Адрес: 399670, Россия, Липецкая область, Краснинский район, с. Красное, ул. Октябрьская, 6 Телефоны: +7(4746)920387 Web: <https://www.evolute.ru> Руководитель: Ханин Андрей Анатольевич, генеральный директор (Коммерсантъ 14.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

В 2025 году электрокроссовер Evolute i-JOY оснастят отечественным силовым агрегатом.

В рамках автомобильного форума "CarX – 2024", который проводит агентство "АВТОСТАТ", руководитель специальных проектов завода "Моторинвест" Василий Чеботарев рассказал о планах предприятия.



На сегодняшний день компания выпускает пять автомобилей под брендом Evolute, а именно: электрические i-PRO (седан), i-JOY, i-JET, i-SKY (кроссоверы) и гибридный i-SPACE (кроссовер).

В следующем году "Моторинвест" планирует запустить конвейер по сварке и окраске автомобилей, что углубит степень локализации бренда Evolute. Кроме того, в 2025 году на автомобиль i-JOY планируется установка электродвигателя и трансмиссии отечественного производства. Также будут локализованы некоторые пластиковые детали и резинотехнические изделия на автомобилях Evolute.

"Мы работаем не только над сваркой и окраской, но и уходим в развитие научно-технического потенциала и передовых технологий. В том числе батарей и электромоторов", - прокомментировал Василий Чеботарев.

Для справки: Название компании: МоторИнвест, ООО Адрес: 399670, Россия, Липецкая область, Краснинский



район, с. Красное, ул. Октябрьская, 6 Телефоны: +7(4746)920387 Web: <https://www.evolute.ru> Руководитель: Ханин Андрей Анатольевич, генеральный директор (Автостат 10.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

В России начались продажи кроссовера Geely Cityray.

Цена автомобиля начинается от 2,7 млн рублей

В России начались продажи городского кроссовера Geely Cityray по цене от 2,7 млн рублей. Об этом говорится в сообщении "Джили-моторс" - дистрибьютера марки Geely в России.

"Компания Geely объявляет о старте продаж городского кроссовера Geely Cityray в России. Рекомендуемая цена модели начинается от 2 699 990 рублей", - отмечается в сообщении.

Кроссовер будет представлен в четырех версиях: Comfort, Luxury, Flagship и Flagship Sport.

Автомобиль оснащен бензиновым двигателем объемом 1,5 л и мощностью 147 лошадиных сил, разгоняется до 100 км/ч за 8,9 секунды. Модель предлагается только в переднеприводном исполнении.

"Джили-моторс" является эксклюзивным дистрибьютером марки Geely в России. Бренд в РФ представлен кроссоверами Geely Monjaro, Geely Coolray, Geely Cityray, Geely Atlas, Geely Okavango, седаном Geely Emgrand и бизнес-седаном Geely Preface. (ТАСС 15.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Обновленный FAW Bestune B70: силовые агрегаты и комплектации для России.

Большой лифтбек компании FAW получил спецификации для российского рынка. Стало известно, какими моторами будет оснащаться новинка, и какие комплектации будут доступны для покупки в России.

Силовые агрегаты обновленной версии

Новый автомобиль будет комплектоваться двумя вариантами силового агрегата на выбор. Первый — "связка" 1,5-литрового бензинового двигателя с турбонаддувом (169 л. с.) и 7-ступенчатой роботизированной коробки передач 7DCT. С таким мотором и "коробкой" обновленный китайский лифтбек способен разогнаться с места до "сотни" за 9,3 секунды, а расход топлива в смешанном цикле составляет 6,8 литров на 100 км.

Еще один силовой агрегат, который будет предложен российским покупателям, — это сочетание 2,0-литрового бензинового "турбо" отдачей в 224 л. с. и классической 6-ступенчатой автоматической коробки передач Aisin с гидротрансформатором. Такая машина может совершать спринт с 0 до 100 км/ч за 7,8 секунды, а расход топлива в смешанном цикле не превышает 7,1 л / 100 км (паспортные данные).

Заметим, что на российском рынке рестайлинговая версия FAW Bestune B70 будет продаваться в четырех вариантах оснащения: Enjoyment, Prestige и Master. При этом первая связка агрегатов доступна для исполнений Enjoyment и Prestige, а более мощный силовой агрегат положен версиям Prestige и Master.

Остановимся подробнее на оснащении каждой из комплектаций обновленной модели, которые будут доступны к покупке у российских дилеров марки.

Оснащение рестайлинговой версии: детально

Надо сказать, независимо от версии обновленный Bestune B70 предлагает богатый список опций, функций комфорта и безопасности. Так, уже в начальной комплектации Enjoyment лифтбек может похвастаться:

- полностью светодиодной оптикой
- панорамным люком в крыше с функцией автоматического закрытия в случае дождя
- наружными зеркалами с электроприводом и автоматическим складыванием
- подогревом передних кресел
- датчиками света и дождя
- кожаным многофункциональным рулевым колесом
- мультимедиа-системой с тачскрином на 12,3 дюйма и возможностью сопряжения со смартфоном
- встроенной точкой доступа Wi-Fi
- встроенным видеорегистратором
- цифровой приборной панелью с ЖК-дисплеем диагональю 7"
- автоматическим климат-контролем
- безрамочным зеркалом заднего вида с функцией затемнения
- электрорегулировкой водительского кресла в 6 направлениях
- отделкой кресел кожей и микрофиброй
- USB-разъемы спереди и сзади
- розеткой на 12В
- регулировкой сиденья переднего пассажира в 4 направлениях
- системой бесключевого доступа
- запуском двигателя с кнопки

В список систем безопасности и электронных ассистентов водителя базовой версии входят, помимо прочего, 4 подушки безопасности, электронная система стабилизации (ESC), ABS с электронной системой распределения



тормозных усилий (EBD), ассистент при торможении, система контроля тяги, ассистент при старте на подъеме (НАС), электронный "ручник" с функцией Auto-Hold, мониторинг давления в шинах, а также задний парктроник. В версии Prestige список доступного оборудования расширен за счет включения в оснащение центрального подлокотника для пассажиров второго ряда сидений, а также новых интеллектуальных систем вождения. К последним относятся:

- система кругового обзора 360° с возможностью выводить на экран изображение шасси машины
- система предупреждения о лобовом столкновении
- ассистент автоматического экстренного торможения
- система предупреждения о покидании полосы движения
- ассистент удержания в полосе движения
- интеллектуальное переключение дальнего и ближнего света
- система напоминания об ограничении скорости
- адаптивный круиз-контроль (работает во всех диапазонах скоростей)

Вдобавок, в случае выбора обновленного Bestune B70 с турбомотором 2.0T в комплектации Prestige добавляется и электропривод двери багажника. Чем объясняется такое условие, поставленное компанией — взять более мощный "Бестьюн", чтобы получить электропривод пятой двери, — "науке не известно".

"Master безопасности"

Основные отличия комплектации Master от версий Enjoyment и Prestige заключается в расширенном перечне интеллектуальных систем безопасности. Такой лифтбек поставляется с системой предупреждения о столкновении сзади, системой предупреждения о перекрестном движении сзади, системой мониторинга слепых зон, ассистентом смены полосы движения, а также функций помогающей предотвратить столкновение при открытии дверей

Кроме того, после рестайлинга FAW Bestune B70 в максимальном уровне оснащения приобрел дополнительные боковые шторки безопасности — как спереди, так и сзади, — беспроводную зарядку для гаджетов, а также мобильный смарт-ключ, функционирующий при помощи протокола Bluetooth. (5 колесо 15.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Машины покатались в Россию. "Коммерсантъ". 10 октября 2024

Импорт легковых автомобилей в сентябре стал рекордным за 16 лет

В сентябре — последнем месяце перед повышением утильсбора — импорт автомобилей достиг пиковых значений. Ввоз поддержанных и новых легковых машин достиг почти 147 тыс. штук, став рекордным за 16 лет. В последние месяцы года дилеры и импортеры ждут сокращения поставок, указывая на риски затоваривания складов.

Импорт новых легковых автомобилей в Россию в сентябре вырос на 17% относительно августа, до 104,2 тыс. штук, следует из презентации "Автостата" на выставке-форуме CarX. Показатель стал максимальным за последние 12 лет. Больше новых легковых автомобилей ввозилось только в августе 2012 года — около 120 тыс. штук. Из сентябрьского объема:

- 78,6% машин было привезено из Китая,
- 7,7% — из Киргизии,
- 6,4% — из Белоруссии,
- 4,2% — из Казахстана,
- по 0,5% — из Японии, Кореи и Германии,
- 0,3% — из Грузии,
- 1,3% пришлось на прочие страны.

В лидерах модельного ряда — автомобили китайского производства: Geely Manjaro, Geely Boyue, Chery Tiggo 4 PRO, Geely Atlas. По итогам первых девяти месяцев импорт новых автомобилей вырос на 48,5% год к году, до 683 тыс. штук.

Рекордные показатели по импорту в сентябре связаны со стремлением дистрибуторов ввезти как можно больше автомобилей до повышения ставок утилизационного сбора, отмечает Сергей Удалов из "Автостата". Директор департамента продаж новых автомобилей "Рольф" Николай Иванов подтверждает, что импорт стимулировало желание получить автомобили по старой цене.

Рост импорта в сентябре зафиксирован и в сегменте легковых автомобилей с пробегом.

По данным "Автостата", к августу ввоз увеличился на 16,3%, до 42,7 тыс. штук, что стало максимумом в текущем году. Больше всего поддержанных машин ввозили из Японии — 46,8%. На Белоруссию пришлось 19,3% импорта, на Южную Корею — 15%. Следом идут Китай — 5,8%, Грузия — 3,8%, Армения — 3,1%, Германия — 2,2%, США — 0,9%, доля иных стран — 3,1%. Самыми популярными моделями стали Honda Freed, Toyota Corolla, Honda Fit, Honda Stepwgn и Nissan Note.

Но по итогам девяти месяцев импорт поддержанных машин сократился на 8,3% год к году, до 294,1 тыс. штук. Негативная динамика связана, в частности, с введенными Японией в августе 2023 года ограничениями на экспорт в РФ машин с объемом двигателя более 1,9 л. Эти автомобили занимали весомую долю в структуре импорта, отмечает господин Удалов. Кроме того, на ввозе сказалось утверждение правительством схемы, по которой с 1

апреля недоплаченные налоги и сборы при занижении таможенной стоимости автомобилей, ввозимых в РФ из стран ЕАЭС, стали учитываться в составе утильсбора (см. "Ъ" от 14 февраля). Тем не менее, отмечают в "Автостате", общий импорт новых и подержанных легковых машин в сентябре — 146,9 тыс. штук — стал рекордным за 16 лет.

В сентябре вырос и ввоз новых грузовых автомобилей.

"Мы вдвое нарастили объем импорта в преддверии повышения утильсбора", — говорит директор направления грузового автотранспорта FNGroup (дистрибутор Dongfeng Trucks) Эрнест Плескачев. Руководитель направления по развитию дилерской сети FAW ORYX в МЗ "Тонар" Юрий Ерохин рассказывает, что в сентябре импортировано 1 тыс. грузовиков FAW ORYX, а обычно в месяц ввозилось 150 машин.

"Сторк" (представитель Daup) увеличил число ввозимых грузовых автомобилей в августе—сентябре относительно предыдущих месяцев на треть, говорит исполнительный директор Артур Солдаткин. BWG (дистрибутор Sinotruk) в сентябре импортировала в три раза больше грузовиков, чем в предыдущие месяцы. Коммерческий директор компании Евгения Стрельцова говорит, что потребовалось сформировать складской запас на несколько месяцев вперед. После повышения утильсбора стоимость тягача выросла более чем на 1 млн руб., а самосвала — более чем на 2 млн руб., отмечает она.

Импорт легковых и грузовых автомобилей до конца года снизится, прогнозируют участники рынка и эксперты.

По словам Николая Иванова, в октябре импорт легковых автомобилей, вероятно, будет на уровне июля—августа — в пределах 100 тыс. штук. "Ввоз в октябре—декабре снизится, в том числе чтобы не было заговаривания складов в начале 2025 года автомобилями производства 2024 года", — говорит директор розничных продаж АГ "Авилон" Илья Петров. По его словам, на предложении это не скажется, так как совокупные склады дилеров и импортеров достаточны. По разным маркам, стоков хватит на три-пять месяцев продаж, оценивает господин Петров.



"Сторк" также планирует снижать объем поставок. "Пока на складе есть машины, завозим только заказанные позиции 2024 года выпуска. Следующее пополнение склада планируем уже в 2025 году", — уточняет господин Солдаткин. Юрий Ерохин отмечает, что в октябре и ноябре завозить новые FAW ORYX не планируется. Ввезенных до 1 октября машин, предположительно, достаточно для удовлетворения спроса в ближайшие полгода, полагает он. "До конца года планируем поставки только под специальные проекты", — говорит Евгения Стрельцова. (Коммерсантъ 10.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Мурманчане выбирают редкие автомобили производителей из Китая и Европы. "РБК-Мурманск". 10 октября 2024

В число представленных редких автомобилей в России вошли Ford GT Heritage Edition и McLaren Senna.

Интерес у соотечественников есть и к немецким внедорожникам Brabus 900 Rocket Edition, сообщает Motor.ru. Также наиболее редкими машинами считаются Ferrari 812 Competizione. Их в РФ привезли по одной в каждом типе кузова — купе и тарга, и еще три Ferrari LaFerrari. А самым необычным автомобилем в России признан Maybach 57S Xenatec.

Как отметил в беседе с РБК Мурманск эксперт отрасли, представитель компании "Автоэксперт51" Игорь Харченко, нестандартные автомобили в Мурманской области появляются благодаря параллельному импорту. "В доступе для массового покупателя в регионе или "китайцы", или продукция отечественного автопрома. Не всех устраивает такой выбор. Поэтому в настоящее время рынок иностранных автомобилей развивается: везут все, что угодно", — отметил он.

По его словам, на дорогах Заполярья появляются редкие авто из того же Китая, гибриды, Lynk & Co, электрические автомобили, например Zeekr. "Вариантов масса. Вопрос, конечно, как эксплуатировать и обслуживать такие машины в Мурманской области, — говорит эксперт. — Из интересных автомобилей, которые и раньше встречались в регионе, можно выделить Tesla, а также те же самые "электрички". В список можно добавить Daihatsu 2 — маленькие праворульные автомобили родом из Японии. У них небольшой объем мотора, их сюда недорого



привезти. Цены на них тоже относительно небольшие. Это маленькие грузовики, наподобие наших "Газелей", и небольшие микроавтобусы". Последних в регионе всего 5 экземпляров, указал эксперт.

Машины с прошлым

Из редких европейских марок, представленных на вторичном рынке, собеседник выделил Alfa Romeo, которая не так часто встречается в Мурманской области, а также разнообразные Rover. "Не стоит забывать и о премиум-сегменте. Такие автомобили как Bentley — достаточно редки, но все же встречаются, — продолжает он. — На всю Мурманскую область есть один продавец такого автомобиля. Это автомобиль 2008 года, но кто-то может себе позволить его купить".

Есть на мурманском рынке и необычные китайские авто, которые везут дилеры. "У нас появилась интересная машина наподобие миникупера — Ora. Она полностью электрическая. Как она поведет себя в эксплуатации в наших условиях — покажет практика", — указал эксперт.

По его словам, при покупке автомобиля "с прошлым" стоит учитывать, откуда тот привезли в Заполярье. Если из Америки, то речь идет преимущественно о битых и утопленных авто, говорит Игорь Харченко, а если из Европы, то оттуда нередко пригоняют машины с большими пробегами. Из Азии доставить свежий автомобиль с небольшим пробегом можно, считает эксперт. Но битые и утопленные машины можно найти и там.

Цена вопроса

Разброс цен на машины премиум-класса довольно большой, продолжает собеседник. Все зависит от политики производителя, года производства и пробега. Ситуация на рынке в Мурманской области и России в целом демонстрирует устойчивый рост стоимости авто. "Сейчас уже на "вторичке" появились трехлетние автомобили Chery, Omoda, которые были проданы из салонов в 2021 году. Этих "китайцы" продают примерно за те же деньги, что и покупали, — говорит эксперт. — До роста цен подобный автомобиль можно было купить за 2,5 млн руб. в самой богатой комплектации. Сейчас аналогичные машины стоят почти 5 млн руб. Поэтому рынок по цене не просел".

Ценник на европейские автомобили станет выше, уточняет Игорь Харченко, — из-за отмены льготной "растаможки" по Белоруссии. Сами дилеры подняли цены на 200-300 тыс. руб. После наступления 2025 года ожидается очередное подорожание.

Как сообщалось ранее, автолюбители в Мурманской области покупают китайские премиальные машины, чем, по экспертной оценке, сильно рискуют. Пока что только у китайского TANK есть представительство в регионе. Тем не менее, автомобили Lixiang и Zeekr также встречаются на местных дорогах.

Сегодня относительно новый европейский автомобиль на рынке Заполярья найти крайне сложно. Пригнать в регион его практически невозможно, сроки доставки могут доходить до 3-4 месяцев, сообщали представители рынка. Куда проще обстоят дела с отечественными авто. Впрочем, ценник на них ощутимо вырос. Стоимость нового легкового отечественного авто составляет в среднем 1,49 млн руб. (РБК-Мурманск 10.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Импорт легковых машин в сентябре оказался рекордным за 12 лет. "Ведомости". 11 октября 2024

Во многом этому способствовала индексация утильсбора на автотехнику с 1 октября

В Россию юридическими и физическими лицами в сентябре было завезено 104 200 новых легковых машин - на 29% больше, чем в сентябре прошлого года. Об этом сообщается в презентации аналитического агентства "Автостат", представленной 10 октября на форуме CarX. Это максимальный месячный показатель за последние 12 лет.

В топ-5 наиболее востребованных для ввоза машин в сентябре вошли китайские модели машин Geely Monjaro, Geely Boyue, Chery Tiggo 4 Pro, Geely Atlas и Haval M6. В целом на китайские марки за месяц пришлось почти 79% импорта всех новых машин, следует из презентации. Далее с большим отрывом следуют Киргизия (7,7%) и Белоруссия (6,4%). Для сравнения: годом ранее в сентябре на автомобили из КНР приходилось 86% из общего импорта объемом 80 781 единица.

В январе - сентябре этого года в Россию было ввезено 683 000 новых легковушек - на 49% больше по сравнению с девятью месяцами 2023 г. Из данных "Автостата" следует, что импорт стабильно растет пять месяцев подряд начиная с апреля.

Импорт в этом году выше уровня прошлого года и во многом это связано с желанием импортеров сэкономить в преддверии индексации утильсбора, пояснил исполнительный директор "Автостата" Сергей Удалов, представляя презентацию.

С 1 октября вступила в действие долгосрочная программа по индексации утильсбора до 2030 г. Это фиксированный разовый платеж, который взимается при выпуске или импорте техники и формально призван компенсировать затраты на утилизацию этой продукции в конце срока службы. Де-факто для российских машиностроителей утильсбор работает как способ защиты внутреннего рынка: заводы в России в отличие от импортеров могут рассчитывать на ряд мер господдержки.

Сбор на автотехнику и прицепы с октября 2024 г. вырос в 1,7-1,8 раза с дальнейшей индексацией на 10-20% ежегодно до 2030 г. включительно. Например, на наиболее популярную категорию новых легковых автомобилей с объемом двигателя от 1 до 2 л утильсбор в этом году уже проиндексирован на 85% до 556 200 руб. на единицу

выпущенной техники, в следующем году он вырастет еще на 20% до 667 400 руб. В 2030 г. утильсбор в этой категории транспортных средств (ТС) составит 1,17 млн руб. на машину.

Примечательно, что в сегменте легковых автомобилей с пробегом по итогам девяти месяцев 2024 г. наблюдается снижение импорта на 8% до 294 100 шт. Но география поставок здесь шире, чем новых авто. Так, основным каналом пополнения вторичного рынка в России традиционно служит Япония. На нее в январе - сентябре этого года пришлось почти 47% импорта подержанных легковушек. На 2-м месте - Белоруссия (19%), а далее следуют Южная Корея (15%), Китай (6%) и Грузия (4%).

Удалов объясняет это в том числе принятыми правительством мерами по ужесточению ввоза машин через страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС; входят Россия, Белоруссия, Казахстан, Армения и Киргизия). Правительство РФ с 1 апреля 2024 г. в рамках единой системы управления рисками на пространстве ЕАЭС решило доначислять таможенную пошлину при ввозе машины оттуда в случае ее занижения через утильсбор ("Ведомости" писали о доначислении пошлин 8 февраля). Основным каналом поставок автомобилей с заниженной таможенной стоимостью в Россию была Киргизия.

При этом в сентябре 2024 г. импорт легковых машин с пробегом в Россию вырос в 2,5 раза в годовом выражении и достиг 42 660 автомобилей, следует из презентации "Автостата". Наиболее популярными моделями для ввоза по итогам минувшего месяца стали японские Honda Freed, Toyota Corolla, Honda Fit, Honda Stepwgn и Nissan Note. Это в основном машины с небольшим объемом двигателя, поскольку Япония еще в прошлом году запретила поставки в РФ автомобилей с двигателями более 1,9 л, отмечает Удалов.

В общей сложности в сентябре этого года в Россию было ввезено почти 147 000 легковых машин (новых и с пробегом), что является максимальным значением за последние 16 лет, отмечается в сообщении "Автостата". Предыдущий рекорд был поставлен в октябре 2008 г., когда в страну было импортировано 160 000 автомобилей.



Опросы автомаркетологов от декабря 2023 г. свидетельствовали о том, что китайские компании в целом намеревались продать в России в 2024 г. 1,2 млн легковых машин. Эксперты тогда отмечали, что такие прогнозы делаются, как правило, без учета ситуации на рынке и планов конкурентов ("Ведомости" писали об этом 8 декабря 2023 г.). Для сравнения: "АвтоВАЗ" в этом году планирует реализовать на домашнем рынке более 450 000 авто.

Просадка по импорту в оставшиеся месяцы 2024 г. в абсолютном выражении неизбежна из-за его существенного роста до индексации утильсбора, говорит аналитик "Эйлер аналитические технологии" Владимир Беспалов. В то же время импорт, по его словам, не сойдет на нет, поскольку во многих сегментах рынка "заменить китайские машины просто нечем".

По итогам девяти месяцев 2024 г. на импорт пришлось 59% рынка новых легковых машин в количестве 1,16 млн шт., следует из данных "Автостата". Беспалов ожидает сокращения этой доли в среднесрочной перспективе на фоне постепенного ужесточения регулирования и роста производства ТС внутри страны.

Помимо утильсбора на импорт влияют курсы валют и ключевая ставка, отмечает директор группы по обслуживанию предприятий автопрома компании ДРТ Александр Васильев. Немаловажную роль в этом процессе играет и логистика - на фоне учащения случаев вторичных санкций большинство импортеров вынуждены корректировать пути доставки машин в Россию и способы их оплаты.

"Говоря о будущем импорте, логично предположить его спад, так как все закупились впрок до индексации утильсбора и, вероятно, ожидают приближения точки реализации отложенного спроса последних лет. С другой стороны, по некоторым маркам и моделям, сток которых недостаточен по мнению бизнеса, могут быть накоплены



дополнительные запасы до конца 2024 г., пока не вступил в силу еще более высокий коэффициент утильсбора", - рассуждает эксперт. (Ведомости 11.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Успеть до повышения: импорт автомобилей в РФ бьет рекорды. "Известия". 11 октября 2024

За восемь месяцев на российский учет встало 1011 моделей различных брендов.

Импорт и продажи легковых автомобилей в сентябре достигли рекордных величин перед индексацией утильсбора. Аналитическое агентство "Автостат" насчитало более тысячи представленных на рынке моделей. При этом российский рынок будет и дальше пополняться новыми брендами и моделями. Подробности — в материале "Известий".

"Каждой твари по паре"

За восемь месяцев на российский учет встало 1011 моделей различных брендов, рассказал генеральный директор "Автостата" Сергей Целиков в ходе выставки-форума CarX 10 октября.

— Из этого количества 392 модели покрывают 99% рынка. Оставшиеся 600 с лишним моделей — это 1% рынка. Условно можно сказать, что каждой твари по паре ввозится. В течение восьми месяцев встает на учет одна, две, три, четыре машины из Китая, Кореи, Японии, Америки, но их очень много. Потом всё это надо обслуживать, подбирать запчасти, содержать. Будет очень интересная история в перспективе, — отметил Сергей Целиков.

BMW с иероглифами

В сентябре было продано более 150 тыс. новых легковых автомобилей, а за девять месяцев продажи достигли 1,154 млн штук. Премияльный сегмент в прошлом месяце рос по отношению к августу 2024 года активнее массового — 10,5% против 0,9%. Если первые места в списке бестселлеров занимают официально представленные в России Exeed и Tank, то на третьем месте — гибриды Lixiang, поставляющиеся в нашу страну неофициально. Значительная часть продаж в премиуме пришлась на машины, которые привозят по альтернативным схемам.

Несмотря на то что доля китайских брендов в сегменте достигла 77%, традиционные марки также пользуются популярностью. Так, четвертое место списка бестселлеров заняла BMW, продажи которой в сентябре выросли на 40% в сравнении с августом этого года и на 35% в сравнении с сентябрем 2023-го. Mercedes-Benz, Audi, Lexus, Land Rover и Porsche также выросли в сентябре в сравнении с августом, хотя их результаты ниже, чем в сентябре 2023 года.

— У нас в зале представлены автомобили BMW. Сзади заходишь, а там иероглифы. То же самое и на представленных на CarX автомобилях VW, Audi, Toyota. То есть классические бренды, к которым мы привыкли, сейчас тоже начали ввозить из Китая. Это китайская сборка глобальных брендов, и я думаю, что эта тема будет развиваться и расти, — отметил Сергей Целиков.

Параллельный импорт вырос достаточно сильно, потому что была возможность купить машину по старым ставкам утильсбора, отметил исполнительный директор "Автостата" Сергей Удалов. Он также добавил, что динамика рынка зависит от действий регулятора.

Весь традиционный премиум, за исключением BMW, продается хуже, чем китайский. Марки Hongqi и Voyah, представленные в России официально, демонстрируют рост. В сентябре они заняли пятое и шестое места, сумев обойти популярный Zeekr, который оказался в минусе.

Псевдокитайские бренды

В массовом сегменте доминирует Lada, и дальше ее отрыв от китайских брендов будет расти, а их доля снижаться.

— Китайские бренды выводят всё больше суббрендов, и сейчас еще одна тенденция пошла: они замещают свой головной бренд другими брендами. В следующем году Lada будет еще в большем отрыве от остальных марок, потому что они "распылятся на составляющие". Это связано с попытками уходить от санкций, меньше светиться, но при этом осваивать рынок. Начинает появляться новый сегмент, и он будет расти — это псевдокитайские бренды вроде "Белджи" и Knewstar, — отметил Сергей Целиков.

Чем привлекают машины из КНР

Популярностью стали пользоваться более крупные автомобили: так, сегменты B и B SUV за восемь месяцев этого года показали снижение, а сегменты кроссоверов класса D, наоборот, выросли. Растут и среднеразмерные седаны, которые востребованы в такси и корпоративных парках.

Согласно исследованию "Автостата" и российских автоблогеров, более половины респондентов, купивших китайские автомобили, хвалят их за хорошее оснащение и дизайн, но только треть отмечает хороший уровень качества. В то же время более 65% владельцев уверены, что качество "китайцев" стало лучше.

Какие новинки ждать в скором времени

По подсчетам "Автостата", во втором полугодии дистрибуторы запустят более сотни новинок от BAIC, Chery, Dongfeng, Exeed, FAW, Foton, GAC, Geely, Haval, MG, Omoda, Seres, Skywell, SWM, Tank, VGV, Wey. Некоторые из них — рестайлинг знакомых моделей, часть новинок уже появилась у дилеров.

Оновременно российскую сертификацию проходят и новые марки, которые прежде не были официально представлены в России. К примеру, это Avatr с моделями 11 и 12, Deepal с моделями SL03 и S7, а также e (произносится как "Ипай") с моделями 7 и 8.



Кроме того, в России стартуют продажи автомобилей Iran Khodro (ИКСО), крупнейшей иранской автомобилестроительной компании.

Дешевле ДВС

Продажи электромобилей в сентябре показали снижение к прошлому году, но за девять месяцев было продано почти 14 тыс. штук, рост составил внушительные 60%. Лидером остается "серый" Zeekr (6,1 тыс. штук), но второе и третье места заняли российские "Москвич" и Eolute, каждый продал более тысячи машин.

Популярность электромобилей будет расти, считает руководитель специальных проектов компании "Моторинвест" Василий Чеботарев.

— Во-первых, продолжается серьезная поддержка в виде субсидирования от государства. Во-вторых, растет интерес к электромобилям в целом у населения. В третьих, утилизируют поднимают на автомобили с ДВС, но он обходит стороной электромобили. Еще год назад ДВС был доступнее электромобиля, сегодня мы наблюдаем тенденцию, когда ситуация может поменяться, — отметил Чеботарев.

"Сентябрь был максимальным"

По итогам сентября 2024 года в Россию было импортировано почти 147 тыс. легковых машин — как новых, так и подержанных. Достигнутый объем импорта является рекордным за последние 16 лет, отметили аналитики "Автостата". Связано это с желанием дистрибуторов везти как можно больше автомобилей до 1 октября, чтобы потом достаточно долго распродавать склады, отмечает Сергей Целиков. По его словам, за III квартал сток будет полностью сбалансирован, а импорт немного замедлится. Возможно, дилеры будут распродавать машины, чтобы получить бонусы, считает эксперт. Он предположил, что в ближайшие месяцы продажи будут превышать суммарные показатели импорта и производства. В настоящее время рынок стоит на вершине, с которой, скорее всего, движения вверх нет, резюмирует эксперт.

— Сентябрь был максимальным, с октября стоит ожидать снижение. Вопрос, что будет в декабре и какие сюрпризы нам готовит регулятор. В декабре всегда бывает скачок, — отметил он.

Прогноз "Автостата" на этот год — 1,6 млн машин по оптимистичному сценарию и 1,45 млн по менее радужным оценкам.

Даже при таких объемах рынка многим дилерским центрам сложно будет выжить, считает президент ассоциации автодилеров РОАД Алексей Подщеколдин.

— Мы подошли к рекордной цифре, около 4 тыс. дилерских центров. А продажи у нас будут 1,5–1,6 млн. Получается критическая цифра в 30 автомобилей на дилерский центр. Некоторые продают четыре автомобиля, пять автомобилей. Средняя 30 получается за счет того, что есть дилеры первой десятки, которые продают 50, 60, 100 автомобилей — отметил Подщеколдин. (Известия 11.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Премиальные авто раскручивают обороты. "Коммерсантъ". 13 октября 2024

За счет чего вырос спрос на дорогие машины

В России взлетели продажи премиальных авто. В сентябре было реализовано более 14 тыс. таких машин. Это максимум, начиная с мая. Показатель растет третий месяц подряд, заявляют в аналитическом агентстве "Автостат". Львиная доля — 77% — пришлась на китайские бренды.

Рост интереса к новым премиальным иномаркам имеет свою логику, и он, вероятно, продолжится, считает генеральный директор агентства Vector Market Research Дмитрий Чумаков: "Объем продаж премиальных автомобилей, несмотря на то, что показывает положительную динамику, все еще далек от того, чтобы использовать тот потенциал, который есть у российского рынка. То есть в целом эти показатели могут быть и в 2, и в 2,5 раза выше через несколько лет. Потенциал для роста большой. Одна из причин, почему этот сегмент растет: многие планировали приобрести, например, недвижимость, чтобы улучшить жилищные условия или инвестировать в нее. Но по причине того, что цены на этом рынке не пошли вниз и достаточно высоки, как и ставки по кредитам, люди зачастую пересматривают свои планы.

Автомобиль в России — это до сих пор очень значимая, статусная покупка, и многие, выбирая между тем, во что инвестировать — в недвижимость или транспортное средство, выбирают машины, которые дарят определенные эмоции".

Первая и вторая позиция наиболее популярных авто премиум-класса в сентябре остались за китайскими внедорожниками Exeed и Tank, третья — за кроссовером Lixiang. Лишь четвертое место занял BMW. Продажи остальных премиум-брендов не достигли и 1 тыс. машин. Как отмечает "Автостат", растет и рыночная доля дорогих авто, примерно с 8% до 9% в октябре. Вероятно, тенденция какое-то время продлится, полагает исполнительный директор аналитического агентства "Автостат" Сергей Удалов: "Доля премиальных автомобилей в России увеличилась, особенно сейчас, потому что именно на этот сегмент утилизационный сбор максимально вырастет. Поэтому, соответственно, такая динамика заметна в последние три месяца.

Если говорить о премиальных брендах, то эта линейка уже менялась и во многом состоит из китайских автомобилей. Понятно, что есть часть традиционных европейских и японских марок. Но такие машин привезены по параллельному импорту, они становятся все дороже и сложнее в логистике, поэтому все-таки начинает



увеличиваться в этом сегменте доля китайских производителей. И я думаю, что на какое-то ближайшее будущее будет на уровне 9-10%".

В течение сентября в Россию ввезли рекордное количество новых и подержанных машин, почти 147 тыс. Из них 2/3 пришлось на автомобили только что сошедшие с конвейера. Максимум связан с утильсбором, размер которого увеличился в октябре. (Коммерсантъ 13.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Электромобили снижают скорость. "Коммерсантъ". 14 октября 2024

Продажи новых электрокаров падают три месяца подряд

Темпы снижения продаж новых электромобилей ускоряются. В сентябре объем рынка сократился на 28% год к году, до 1,27 тыс. штук, после снижения продаж на 12% в августе и на 1% в июле. Эксперты связывают динамику с ужесточением требований к ввозу, высокими ценами и недостаточно развитой инфраструктурой. Но по итогам всего года аналитики ожидают положительной динамики, прогнозируя продажи электрокаров в 17–19 тыс. штук.

Продажи новых электромобилей в России в сентябре сократились на 28% год к году и на 2% относительно августа, до 1,27 тыс. штук, следует из презентации "Автостата". Лидер рынка — китайский Zeekr — сократил продажи на 10%, до 586 штук. Продажи электромобилей "Москвич" выросли в шесть раз, до 157 штук. Третье место занял Oga — суббренд Haval — с результатом 74 проданных электромобиля, что в 37 раз больше прошлогодних показателей. У собираемого в Липецке Evolute продажи снизились на 70%, до 57 штук, у бренда Avatr (создан Changan и Huawei) — на 11%, до 39 штук.

В годовом выражении рынок сокращается третий месяц подряд, а темпы падения растут. В июле продажи снижались на 1%, до 1,09 тыс. штук, в августе — на 12%, до 1,3 тыс. штук. В "Автостате" связывают негативную динамику с вступлением в силу постановления правительства, по которому с 1 апреля автомобили с электродвигателем, даже при ввозе из стран ЕАЭС, можно растаможить только в России (см. "Ъ" от 14 февраля). Ранее автомобили проходили процедуру таможенной очистки на более лояльных условиях, чем в РФ, что делало такие предложения более конкурентными. За месяц до нововведения — в марте 2024 года — было продано почти 2,5 тыс. новых электрокаров, что стало историческим рекордом и в 3,5 раза превысило уровень марта 2023 года.

"Наблюдаемое замедление рынка отчасти объясняется эффектом базы, связанным с заметным увеличением продаж в прошлом году, сохраняющимися относительно высокими ценами на электромобили, недостаточно развитой инфраструктурой и расширением предложения на автомобильном рынке в целом", — говорит аналитик "Эйлер Аналитические технологии" Владимир Беспалов. В сентябре у покупателей был акцент на бензиновые автомобили, на которые ожидалось повышение утильсбора (с 1 октября), отмечают в "БорисХоф". Снижение продаж Zeekr в компании связывают с новостями о возможной блокировке автомобилей, ввезенных с 15 июля.

В "Рольфе" и "Авилоне" снижение продаж новых электромобилей не фиксируют. Директор "Авилон Электро" Сергей Мелюх называет спрос "высоким и стабильным", но отмечает, что продажи сдерживает ряд негативных факторов. В их число топ-менеджер включает страх покупателей при отсутствии долгосрочной статистики эксплуатации и нужного клиентского опыта, запрет поставок популярных брендов с 1 февраля на юридические лица с НДС, а также неразвитую инфраструктуру в регионах.

В октябре продажи ожидаются ниже сентябрьских, прогнозируют в "Рольфе" и "Авилоне". "Впереди холода, а они никогда не способствовали продаже электрокаров. В холодное время батарея быстрее разряжается", — говорит директор департамента продаж новых автомобилей "Рольфа" Николай Иванов. В "БорисХоф" ожидают роста спроса на электромобили в последние месяцы года в преддверии повышения утильсбора с 2025 года.

Несмотря на спад рынка в последние месяцы, по итогам января—сентября продажи новых электромобилей растут на 60% год к году, до 13,96 тыс. штук. Первое и второе места занимают Zeekr с 6,15 тыс. машин и "Москвич" с 1,07 тыс. штук, что в 4,5 раза и 3,7 раза больше, чем годом ранее, соответственно. В топ-5 также входят Evolute, продажи которого снизились на 26%, до 1,04 тыс. штук, Volkswagen (928 штук, минус 38%) и Tesla (590 штук, минус 41%).

По мнению Сергея Удалова из "Автостата", продажи новых электромобилей в РФ по итогам 2024 года могут вырасти до 17–18 тыс. штук против 14 тыс. штук в 2023 году. Господин Беспалов прогнозирует рынок на уровне 18–19 тыс. штук. Повышение утильсбора на электромобили с 2025 года, считает Сергей Мелюх, в большей степени негативно отразится на массовом сегменте. Хотя Николай Иванов полагает, что дополнительные 300 тыс. руб. к средней цене в 5 млн руб. "никак не повлияют". Сергей Удалов прогнозирует, что в 2025 году рынок новых электромобилей продолжит расти. (Коммерсантъ 14.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Сын "Кинг-Конга": в России появился дешевый и большой внедорожник из КНР. "Известия". 14 октября 2024

Тест-драйв Haval H5 второго поколения.

Концерн Great Wall Motor в этом году завалил российский рынок новинками. Очередной стал внедорожник Haval H5, который оказался самой крупной моделью в линейке китайской марки и в то же время самым доступным по



цене рамным внедорожником на рынке. Вызывает ли он ностальгию по американским машинам, что общего у "Эйч пятого" и Lada Vesta и чем он отличается от пикапа "Кинг-Конг" — в материале "Известий".

Близнец

Стандартная для автопрома практика — чем больше цифра в индексе модели, тем она крупнее и премиальнее в линейке марки. Naval H5 этот принцип отчасти нарушает, ведь он больше флагманского H9, который дебютировал в России в конце лета. При длине 5,19 м H5 стал самым крупным автомобилем китайского бренда. Выдающиеся размеры объясняются тем, что внедорожник построен на базе GWM Poer KingKong — исполинского пикапа, который продается в России с весны прошлого года.

В России GWM Poer KingKong предлагается только в удлиненной до 5,6 м модификации с колесной базой 3410 мм, тогда как в Китае доступна и базовая версия с межосевым расстоянием 3140 мм. На ней Naval H5 и построен. Фото: NavalC Naval H5 первого поколения, который выпускался в России и внешне был похож на кроссоверы Mazda и Isuzu одновременно, новинка ничего общего не имеет. От "Кинг-Конга" внедорожник унаследовал общие формы кузова с квадратными блок-фарами и большой решеткой радиатора, выпуклый по краям капот и выштамповки на дверях и крыльях. В профиль такой "икс-дизайн" напоминает о Lada Vesta, а форма вызывает ассоциации с Cadillac Escalade из-за прямых линий на пятой двери и характерных стоек.

В моторную гамму входят двухлитровые турбированные агрегаты: дизельный (150 л.с.; 400 Нм) и бензиновый (200 л.с.; 380 Нм). Трансмиссия — восьмиступенчатый "автомат".

Без механики

У пикапа и внедорожника унифицирована агрегатная база. К примеру, общая рама (с сечением 160x114 мм), независимая двухрычажка спереди, неразрезной мост сзади. Но если у "Поера" сзади грузовые рессоры, которые ощутимо добавляют дискомфорта при езде с пустым кузовом, то у H5 — пружины. "Кинг-Конг" предлагается в модификациях с механической трансмиссией, а у H5 трехпедального варианта нет — только восьмиступенчатый "автомат" ZF. Дело в том, что к нам из КНР везут только высокооснащенные внедорожники, поскольку, как уверены маркетологи, перспектив у простых версий в России нет.

В дизельном полку прибыло: Naval H5 стал одной из тех немногих китайских моделей, которые оснащаются двигателями на тяжелом топливе. Внедорожник получил двухлитровый 150-сильный турбодизель, 400 "ньютонов" которого начинают раскрываться уже с 1400 оборотов в минуту. В городских скоростях его тяги 2,3-тонному автомобилю достаточно, чтобы маневрировать в потоке. Зато к обгонам тихоходов придется готовиться заранее — после 90 км/ч "эйч пятый" набирает скорость совсем неторопливо.

Габариты Naval H5 — 5190x1905x1835 мм. Снаряженная масса бензиновой версии составляет 2240 кг, дизельной — 2310 кг.

Привод — полный, с жестко подключаемым приводом передних колес. Передняя подвеска — независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах. Задняя — зависимая, пружинная.

Дизельный мотор разгоняет внедорожник до "сотни" за 12,8 секунды, с бензиновым динамика пободрее — 10,8 секунды.

Внедорожник по умолчанию оснащен стальной защитой двигателя (толщина 1–1,2 мм) и топливного бака (1,2 мм). Шумоизоляция в H5 слабовата, на скоростях выше "сотни" доносится ощутимый гул от боковых зеркал.

Под задним бампером имеется подготовка к установке фаркопа с розеткой. Допустимая масса буксируемого прицепа без тормозов — 750 кг, прицепа с тормозами — 2,5 т.

Автомобиль подготовлен для эксплуатации в РФ: установлены аккумулятор увеличенной емкости и полный пакет зимних опций.

У Naval H5 оцинковано 57% кузова, включая внешние панели, боковые панели, крышу и арки. Гарантия от сквозной коррозии составляет шесть лет.

На выбор предлагаются четыре цвета кузова: черный, белый, серый и бежевый.

Бензиновый наддувный двухлитровый агрегат мощностью 200 л.с. (380 Нм) — совсем другое дело, с ним H5 на трассе едет немного веселее. В китайской спецификации мотор выдает 224 л.с. при таком же крутящем моменте, для российского рынка его дефорсировали.

Дизель выигрывает в городских условиях, но если речь заходит о покорении бездорожья, то и несильно выигрывает у бензинового движка. Последний, к примеру, если остановиться посреди 50-процентного подъема, тоже повезет машину в горку без труда. В то же время дизель сильно экономичнее — 7,9 л на "сотню" против 9,8 л у бензиновой версии. Покупателям H5 придется призадуматься, какой из агрегатов предпочтительнее, учитывая, что дизель изредка будет требовать подливать мочевины. Если раствор будет исчерпан, двигатель откажется запускаться.

Внедорожник способен преодолевать брод глубиной до 600 мм. Фото: Naval Управление Naval H5 так же легко и прогнозируемо, как типичный переднеприводный кроссовер, столь удачные настройки шасси подобрали китайские специалисты. В поворотах крены не критичны, при активной езде по грунтовке машину не раскачивает, а задний мост избавлен от "козления".

На бездорожье за рулем H5 нужно помнить о его длинной колесной базе и преодолевать серьезные неровности по диагонали, чтобы не посадить машину на брюхо. Внедорожник имеет знакомую по другим моделям концерна Great



Wall жестко подключаемую систему полного привода (по типу Part-time), понижающую передачу и межколесную блокировку заднего моста. Клиренс составляет 200 мм, углы въезда и съезда не назвать выдающимися — 25 и 22 градуса соответственно.

Съезжая с асфальта, водителю придется полагаться только на свои навыки. Система выбора режима движения, ассистент помощи при спуске с горы, внедорожный круиз-контроль — эти опции отсутствуют у Naval H5 в принципе.

А где же ручки

В салоне Naval H5 балует простором, впрочем, иначе во внедорожнике таких размеров быть и не могло. Кресла анатомически удобные и подойдут для автомобилистов любой комплекции, поскольку не имеют ярко выраженной боковой поддержки. Однако и здесь у рослых водителей могут быть проблемы с поиском удобной посадки, ведь подушка сиденья уже по традиции короткая, а руль по вылету не регулируется.

На втором ряду можно закинуть ногу на ногу, а 700-литровый багажный отсек особенно впечатляет. Со сложенными в ровный пол задними сиденьями этот показатель увеличивается до 2116 л, и отсек превращается в полноценное спальное место длиной 2 м, для которого Naval даже разработал по размеру специальный матрас, доступный как аксессуар. Удивительно, но третьего ряда сидений не предусмотрено, и такой версии нет даже на домашнем рынке.

За руль высокого Naval H5 приходится именно что забираться, ведь на стойках отсутствуют вспомогательные ручки для облегчения посадки. В этом плане инженерам GWM стоило бы взять пример с кроссовера Jetour T2, в салоне которого мы насчитали сразу 13 ручек.

Naval H5 можно заказать как с черной, так и с коричневой отделкой салона.

На самом деле за черной панелью скрываются 3,5-дюймовый экранчик по центру и маленькие секции для отображения оборотов и скорости.

Простенькая мультимедийная система, предусмотрены Apple CarPlay и Android Auto.

Режим 4Н подойдет для езды по дорогам с плохим сцеплением, скорость не должна превышать 80 км/ч. Режим 4L следует включать для подъема по крутым склонам и в случае застревания, обеспечивая максимальную мощность и крутящий момент (не быстрее 40 км/ч).

На галерке достаточно места, чтобы закинуть ногу на ногу. Центральный подлокотник, как и третий ряд сидений, не предусмотрен.

Объем багажника равен 700 л.

При сложенном заднем ряде образуется ровный пол, а объем увеличивается до 2116 л. Отличное спальное место.

Под полом багажника скрывается органайзер, запасное колесо спрятано под днищем.

Интерьер почти такой же, как у донорского пикапа, за исключением руля, который унифицирован с моделями Dargo, H3 и H9 (с последним H5 делит и нефиксируемый селектор трансмиссии). В неизменном виде сохранилась даже спорная цифровая "приборка", которая представляет собой не сплошной дисплей, а черную панель с 3,5-дюймовым экранчиком, небольшими цифровыми секциями и контрольными лампами.

Мультимедиа-система работает шустро и совместима с Apple CarPlay и Android Auto, но не изобилует функциями. Оба экрана на солнце не бликуют. Управление климат-контролем, выбор режимов трансмиссии и включение обогрева передних кресел выведены на физические кнопки — надо полагать, многие будут рады, что H5 не полностью ударился в "цифровую" моду.

Сколько стоит

Самый доступный рамный внедорожник Naval обойдется в 3,7 млн рублей за начальную бензиновую версию, стартовую дизельную модификацию оценили в 4 млн рублей.

Примечательно, что по умолчанию H5 имеет гидроусилитель руля, тогда как в "верхней" комплектации оснащен электроусилителем. Зато в "базе" есть система кругового обзора (причем камеры выдают четкую картинку в высоком разрешении), подогрев всех сидений, однозонный климат-контроль, подогрев руля, круиз-контроль, подрулевые лепестки, светодиодная оптика и 17-дюймовые диски.

Цена Naval H5 варьируется в диапазоне от 3,7 млн до 4,3 млн рублей в зависимости от комплектации. Фото: Naval. Топовая комплектация стоит 4 млн рублей в случае с бензиновым мотором и 4,3 млн — с дизельным. В нее входят 18-дюймовые диски, панорамная крыша, фиксированные подножки, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, системы контроля слепых зон и выезда из полосы, шесть аудиодинамиков вместо четырех, электропривод сиденья водителя и багажника.

Цена топового дизельного H5 оказалась такой же, как у базового, но более продвинутого и флагманского внедорожника H9. Возможно, снизить ее удалось бы за счет локализации сборки на заводе марки в Тульской области, но предприятие сосредоточилось на выпуске массовых кроссоверов, и ставить на конвейер "эйч пятый" не планируется. (Известия 14.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



"Автотор" в 2025 г. запустит серийное производство кроссовера на метане. "Ведомости. Санкт-Петербург". 14 октября 2024

Общий спрос на машины на ГМТ промышленного производства в компании оценивают в 10 000-15 000 ед. в год

Калининградский автохолдинг "Автотор" в I квартале 2025 г. планирует запустить промышленное производство первого в России битопливного кроссовера SWM G01 CNG с газобаллонным оборудованием (ГБО). Планируется, что за год будет собрано 3000 таких автомобилей с возможностью последующего расширения производства, сообщили изданию "Ведомости Северо-Запад" в пресс-службе предприятия.



Напомним, кроссовер SWM G01 CNG был впервые представлен на Петербургском международном газовом форуме, который проходил 8-11 октября. Битопливный автомобиль использует газ (метан) в качестве основного вида топлива, что сокращает расходы и выбросы загрязняющих веществ. Машина оснащена тремя газовыми баллонами объемом 28 л каждый. Проект реализуется при сотрудничестве с ООО "Газпром газомоторные системы". Компания выпускает для автопроизводителя и поставляет компоненты газового оборудования.

По расчетам "Автотора", использование 1 куб. м метана будет обходиться автовладельцам в среднем в 2,5 раза дешевле, чем 1 л бензина. При этом пробег битопливного автомобиля после полной заправки вырастает в 1,5 раза. Стоит отметить, что для "Автотора" запуск производства кроссовера станет уже второй моделью на природном газе. В 2023 г. на ПМГФ был впервые представлен битопливный автомобиль BAIC U5 plus CNG. В автохолдинге уточнили, что в этом году будет собрано 2000 таких автомобилей. В пресс-службе рассказали, что все выпускаемые машины уже законтрактованы, но с какими компаниями заключены договоры на поставку - не раскрывается.

По собственным оценкам автохолдинга, общий спрос на автомобили промышленного производства на газомоторном топливе в России в 2025-2026 гг. оценивается в 10 000-15 000 ед. в год. Таким образом, при сохранении нынешних планов "Автотор" сможет покрыть до 50% спроса на такие машины.

Сейчас в стране серийно выпускаются также Lada Vesta на газомоторном топливе, ранее "АвтоВАЗ" производил на ГМТ и Lada Largus. В 2021 г. о запуске производства таких машин сообщал и УАЗ, речь шла о модели Patriot. Кроме того, до конца 2024 г. "Москвич" планирует в Набережных Челнах выпустить более 1000 машин на газомоторном топливе.

Опрошенные "Ведомостями" эксперты отмечают, что спрос на легковые автомобили на газомоторном топливе остается небольшим из-за отсутствия развитой заправочной сети внутри городов. В связи с этим такие машины зачастую интересны больше для коммерческого использования.

Руководитель отдела по развитию продуктов и услуг ГК "Альфа-Лизинг" Максим Давиденко объяснил, что для массового потребителя машины на газомоторном топливе могут быть неудобны в эксплуатации, так как оборудование требует периодического обслуживания и может занимать часть багажника, а в городах недостаточно заправочной инфраструктуры. "Сеть АЗС для газомоторных автомобилей есть, но она меньше, чем для бензиновых или дизельных автомобилей", - прокомментировал эксперт.

Эксперт автомобильного рынка Денис Гаврилов добавил, что контрактация машин на ГМТ в таких условиях становится логичным шагом, так как в корпоративном секторе такие автомобили более популярны. "Такие машины будут интересны в коммерции, например, в такси из-за возможности существенной экономии расходов на топливо", - рассказал он.

Давиденко также подчеркнул, что опыт серийного производства автомобилей на ГМТ в России показывает, что спрос на них идет зачастую от компаний, а не физлиц. "Практика показывает, что для эксплуатации в коммерческих целях такие автомобили интересны, и при развитии массового производства и наличии господдержки данный сегмент будет развиваться", - резюмировал он.

Для справки: Название компании: АВТОТОР Холдинг, ООО Адрес: 109028, Россия, Москва, ул. Солянка, 3, строение 3 Телефоны: +74956273941; +74012590012 E-Mail: avtotor-holding@avtotor.ru Web: <http://www.avtotor.ru>
Руководитель: Пак Денис Климентьевич, президент; Горбунов Валерий Иосифович, председатель совета директоров; Чапля Владимир Владимирович, генеральный директор (Ведомости. Санкт-Петербург 14.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Прочие страны

Первичное размещение Hyundai Motor станет крупнейшим в Индии.

Компания Hyundai Motor обнародовала ценовой коридор для акций своего индийского подразделения, которые будут проданы в ходе первичного размещения (IPO). Как сообщает The Times of India, бумаги начнут торговаться с 22 октября по цене 1865–1960 индийских рупий (\$22–23).

В ходе размещения Hyundai Motor намерена продать до 17,5% акций подразделения, оставив себе 82,5%. При этом 50% продаваемых акций будут зарезервированы для институциональных инвесторов, 35% — для розничных, 15% — для всех остальных. Часть акций будет продана со скидкой сотрудникам подразделения.

Hyundai Motor вышла на индийский рынок 28 лет назад, и сейчас это второй по величине в Индии производитель легковых автомобилей после Maruti Suzuki. IPO Hyundai — второе по счету среди автомобильных концернов после размещения Maruti Suzuki в 2003 году. Для самой Hyundai Motor размещение в Индии станет первым за пределами Южной Кореи.

Объем IPO составит почти \$3 млрд, что является самым большим первичным размещением для индийского рынка. Общая стоимость индийского подразделения южнокорейской компании оценивается в \$19 млрд. По итогам 2023 года выручка подразделения составила \$7 млрд, прибыль — \$554 млн, что является самым высоким показателем среди работающих в Индии автопроизводителей, чьи акции не котируются на бирже. Средства, вырученные от размещения, Hyundai Motor намерена потратить на расширение исследований, развитие технологий и разработку новых моделей автомобилей. (Коммерсантъ 09.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Honda отзывает 1,7 млн автомобилей в США из-за проблемы с рулевым механизмом.

Honda Motor отзывает 1,7 млн автомобилей в США из-за проблемы с рулевым механизмом, повышающей риск аварии, сообщает MarketWatch со ссылкой на Национальное управление по безопасности дорожного движения (NHTSA).

Под отзыв попали несколько моделей, в том числе Civic Type R, Civic Hatchback, Acura Integra и CR-V, начиная с 2022 года выпуска.

Рулевой механизм в этих автомобилях может иметь производственные дефекты, затрудняющие управление транспортным средством и увеличивающие риск аварий и травм, заявил регулятор.

Владельцам автомобилей предложено посетить авторизованного дилера Honda для устранения неисправностей. (Интерфакс 09.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Новый Honda Passport: первая фотография без камуфляжа.

Новый Honda Passport впервые показался без маскировки. Кроссовер следующего поколения должен дебютировать в этой осени, но его внешность уже раскрыта. Модель во внедорожном исполнении TrailSport засняли на женском ралли Rebelle Rally в США, в ходе которого ему предстоит проехать более 2400 километров по американскому Юго-Западу. В Honda отметили, что серийный Passport будет почти таким же, не считая ливреи и шин Maxxis RAZR AT.

Кроссовер Honda Passport в новой генерации обрел более brutальный и "внедорожный" облик. У автомобиля узкая решетка радиатора и С-образные ДХО, бампер с серебристой накладкой, неокрашенный пластик по периметру и толстая задняя стойка. Корму можно рассмотреть на более ранних официальных снимках с тестов, но на них модель завернута в камуфляж.

По заверению Honda, новый Passport приспособлен к приключениям лучше всех кроссоверов, которые она когда-либо выпускала.

В компании добавили, что он получит усиленное шасси, подвеску с настройками для бездорожья, 3,5-литровый двигатель V6 в сочетании с десятидиапазонным автоматом и систему полного привода i-VTM4 второго поколения.

Вероятно, всем этим с новинкой поделится "четвертый" Pilot, представленный в ноябре 2022 года. На нем двигатель V6 выдает 289 лошадиных сил и 355 Нм. То есть, новый Passport будет на пять сил мощнее предшественника, а крутящий момент останется прежним. (Motor.ru 16.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

BMW и Mercedes-Benz зафиксировали снижение продаж в III кв. из-за падения спроса в Китае.

Германский BMW AG зафиксировал 13%-ное снижение продаж в третьем квартале, в частности, из-за падения спроса в Китае.

Всего в минувшем квартале было реализовано 540,882 тыс. автомобилей BMW Group (включая бренды MINI и Rolls-Royce), говорится в сообщении компании. Продажи электромобилей BMW выросли на 10,1%.



С начала текущего года реализация автомобилей BMW в целом уменьшилась на 4,5%, электромобилей - увеличилась на 19,1%.

Продажи машин BMW и Mini в Китае в третьем квартале упали на 29,8%, максимально за три года. Для сравнения: как в первом, так и во втором квартале снижение продаж составило 5%. С начала текущего года продажи BMW в Китае уменьшились на 13,1%.

Реализация автомобилей другого германского автопроизводителя - Mercedes-Benz Group - в КНР уменьшилась в третьем квартале на 13%.

В целом продажи Mercedes в минувшем квартале были на 3% меньше, чем годом ранее, а продажи электромобилей упали на 31%.

Акции BMW прибавляют в цене 0,8%, бумаги Mercedes-Benz - 1%. (Интерфакс 10.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

BMW 2 Series Gran Coupe 2025: обзор новинки.

Баварский производитель представил второе поколение BMW 2 Series Gran Coupe 2025 модельного года.

BMW 2 Series Gran Coupe II поколения входит в 2025 модельный год. Продажи начнутся весной следующего года.

Вообще, первоначально Gran Coupe дебютировал как четырехдверная альтернатива стандартной "2-й серии", построенный на переднеприводной платформе BMW. Обновленный седан, представленный сегодня, получил измененный внешний вид, модернизированный салон с новейшими технологиями и пересмотренные силовые установки, отдача которых существенно выросла.

Под капотом 2 Series Gran Coupe расположен турбированный 2,0-литровый четырехцилиндровый бензиновый двигатель, который получил измененную геометрию камеры сгорания, систему двойного впрыска и многие другие новшества. Он выдает 241 лошадиную силу в вариантах 228 sDrive и xDrive и 312 л. с. в версии M235 xDrive, при этом во всех вариантах крутящий момент составляет 400 Нм.

BMW также заменил 8-ступенчатую автоматическую коробку передач на семиступенчатый "робот" с двойным сцеплением. У новинки есть режим M Sport Boost (входит в пакет M Sport), который меняет настройки машины под максимальное ускорение; режим активируется, если в течение одной секунды потянуть на себя левый подрулевой переключатель.

Заявляется, что BMW 2 Series Gran Coupe 228 xDrive может разогнаться до 60 миль в час (96,5606 км/ч) за 5,8 секунды, то есть на 0,2 секунды быстрее, чем было раньше. Модификации M235 требуется на это 4,7 секунды, кстати, на 0,1 секунды медленнее, чем время разгона модели 2024 года.

Это вполне объяснимо: в то время как M235 с переходом в новый модельный год выдает больше лошадиных сил, чем раньше, крутящий момент агрегата у этой версии снизился с 450 Нм, которые были в модели 2024 года, до 400 Нм.

Сохранив прежнюю колесную базу, 2 Series Gran Coupe 2025 года стал больше, чем седан, который он заменяет, будучи почти на 18 мм длиннее предшественника и на 25 мм выше. Ширина машины не изменилась.

Стиль M Sport — стандартный для всей линейки, с большими воздухозаборниками под решеткой радиатора. Рельефная цифра 2 подчеркивает изгиб Хофмайстера, а "прищуренные" светодиодные задние фонари обрамляют заднюю часть машины.

Восемнадцатидюймовые легкосплавные диски — это "стандарт" для новой 2 Series Gran Coupe, опционально доступны 18- и 19-дюймовые варианты, которые BMW "обернет" во всепогодную, летнюю или же, при желании, в высокопроизводительную (спортивную) резину.

Адаптивная подвеска BMW M также входит в стандартную комплектацию, но покупателям будет предоставлена возможность выбрать и более традиционную настройку — без дополнительных затрат. Кроме того, BMW повысила управляемость и улучшила комфорт ходовой части благодаря измененному кастору (угол между осью поворота колеса и вертикалью): он увеличен 20%.

Внутри Gran Coupe 2025 модельного года получила изогнутый сдвоенный дисплей BMW, работающий под управлением "операционки" BMW OS 9. В салоне также появился новый селектор КПП, беспроводная зарядка для гаджета, а также, сразу по умолчанию, дорогая аудиосистема Harmon/Kardon с 12 динамиками. Кожа Veganza (100% без компонентов животного происхождения) с перфорацией, как и новые спортивные кресла с подогревом, идут уже "в базе". Кроме того, впервые для этой модели баварской компании предлагается массаж передних сидений.

BMW начнет производство второго поколения 2 Series Gran Coupe 2025 в конце этого года на своем заводе в Лейпциге, Германия. Автомобиль должен поступить в продажу весной 2025 года. (5 колесо 16.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Продажи автомобилей Volkswagen упали на 7% в третьем квартале.

Сегодня, 11 октября, концерн Volkswagen представил данные по количеству проданных автомобилей в третьем квартале и за первые девять месяцев 2024 года в целом. Продажи за квартал упали на 7,1%, составив 2,2 млн машин. За первые девять месяцев продажи VW в целом снизились на 2,8%.



В Китае в третьем квартале было продано на 15% меньше автомобилей, чем годом ранее. В Европе продажи снизились на 7%, в Северной Америке — выросли на 6,4%, в Южной — на 13,4%.

За девять месяцев 2024 года в Китае продажи VW упали на 10%. Особенно сильно там снизились продажи люксового бренда Porsche: за три квартала автомобилей было продано на 29% меньше, чем в тот же период 2023 года.

VW сейчас переживает кризис: в сентябре компания сообщила, что ей, возможно, придется впервые в истории закрывать заводы в Германии из-за снижения спроса. Недавно VW в очередной раз пришлось ухудшить финансовый прогноз на 2024 год в целом.

Другие автопроизводители также находятся в тяжелой ситуации — так, вчера, 10 октября, BMW и Mercedes-Benz сообщили о снижении продаж автомобилей в третьем квартале. Все профильные компании сталкиваются с падением продаж в Китае, с растущей конкуренцией со стороны местных производителей, а также со снижением спроса в Европе и сложностями с продажей электромобилей. Сегодня, 11 октября, автоконцерн Stellantis объявил о масштабных перестановках в руководстве с целью повышения эффективности "в турбулентной глобальной среде". Акции VW 11 октября снизились на 1%, за последние полгода они упали на 34%. (Коммерсантъ 11.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Stellantis объявил о масштабных перестановках в руководстве.

Автоконцерн Stellantis объявил о масштабных изменениях в руководстве. Компания подтвердила информацию о том, что ее генеральный директор Карлос Таварес уйдет в отставку в 2026 году — ранее об этом сообщали СМИ.

Stellantis приступил к поиску нового кандидата на этот пост. Также Stellantis объявил об уходе в отставку финансового директора Натали Найт, ее место займет Дуг Остерманн, который до этого возглавлял китайское подразделение концерна. Среди других перестановок — назначение новых глав подразделений в Европе и Северной Америке, а также нового директора Maserati и Alfa Romeo.

В Stellantis эти изменения объяснили необходимостью повысить эффективность "в турбулентной глобальной среде", в условиях "нынешнего дарвиновского (то есть характеризующегося борьбой за выживание.— "Ъ") периода в автомобильной индустрии".

Как и многие другие автопроизводители, Stellantis в последнее время столкнулся с серьезными проблемами. В конце июля Stellantis представил отчетность за первое полугодие, сообщив о снижении операционной прибыли на 40%, до €8,5 млрд, что оказалось хуже прогнозов. В конце сентября концерн также ухудшил прогноз на 2024 год в целом.

Среди проблем, с которыми сталкивается Stellantis,— замедление или снижение спроса в Китае, США и Европе, конкуренция с китайскими производителями, трудности с продажами электромобилей и в целом сложные рыночные условия. После публикации отчетности за первое полугодие группа акционеров подала иск к Stellantis, обвинив его в сокрытии негативной информации, которая в итоге привела к падению акций. С начала года акции Stellantis упали на 43%. (Коммерсантъ 11.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Citroen представил обновленное семейство C4 и необычные багги.

В эти дни во Франции проходит Международный парижский автосалон (Mondial de l'Auto), где европейские производители с россыпью самых разных моделей противостоят новинкам "на новых источниках энергии" (NEV) из Поднебесной. Много новых моделей представили и хозяева выставки, среди них - Citroen с двумя главными премьерными - полностью обновленными моделями C4 и C4X.

Обе полностью обновленные модели французского производителя, демонстрирующиеся в эти дни в Париже, поступят в продажу в самом начале 2025 года. Citroen C4 на автосалоне предстал как самая элегантная с точки зрения визуального восприятия модель в линейке Citroen, а C4X с его силуэтом фастбэк предлагает покупателям и поклонникам марки очень просторный салон.

Вообще говоря, дизайн глубоко обновленных моделей является развитием оригинальной концепции. Передняя часть обеих автомобилей одинаковая и была изменена с рестайлингом, как и корма модели C4.

В салоне французских новинок можно обнаружить новые сиденья Citroen Advanced Comfort и новый 7-дюймовый дисплей комбинации приборов, которые добавляют моделям марки ощущение комфорта. Этаким "изюминкой" новых моделей является внедрение 48-вольтовой мягко-гибридной технологии, которая доступна как для модели C4, так и для фастбэка C4X.

Эта технология представляет собой сочетание бензинового двигателя PureTech с электрифицированной коробкой передач с двойным сцеплением и электромотором. 48-вольтовая батарея заряжается во время движения и обеспечивает дополнительный крутящий момент на низких оборотах. Необходимо отметить, что в определенных условиях эти автомобили могут до 50% времени в городском трафике перемещаться исключительно на электротяге, что, по заявлениям производителя, снижает расход топлива почти на 20%.



Обе новые модели Citroen обещают обеспечить высокий уровень комфорта — в том числе за счет модернизированной ходовой части с "мягкими" настройками подвески, а также за счет улучшенных вибро — и шумоизоляции.

В числе систем безопасности, которыми оснащаются новые Citroen C4 и C4X, помимо прочего, — система предупреждения о выезде из полосы движения, система помощи при экстренном торможении и адаптивный круиз-контроль.

Надо добавить, что кроме гибридных модификаций новые C4 и C4X также будут доступны покупателям [в Европе с бензиновыми, дизельными и полностью электрическими силовыми установками. Электрический вариант обновленной модели e-C4, между прочим, обеспечивает запас хода до 420 километров по циклу WLTP.

Цены на новые электрифицированные варианты начинаются от 25 645 евро за C4 и 26 045 евро за фастбэк C4X (диапазон приблизительно 2,64–2,68 млн руб. по курсу).

Отметим, что французская компания в рамках Парижского автосалона предлагает публике увидеть и другие свои новинки. Citroen отмечает здесь не меньше четырех премьер, включая C5 Aircross Concept и новый Ami. Недавно представленные C3 и его "собрат" C3 Aircross показываются здесь же, на Mondial de l'Auto.

На Парижском автосалоне, между прочим, был представлен и полностью обновленный микрокар Citroen Ami.

Это мы рассказываем затем, чтобы показать: Citroen действительно выполняет свое обещание обновить почти 80 % своего модельного ряда чуть более чем за год времени. (5 колесо 15.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Skywell показала электрический хэтчбек: модель Q дебютировала на автосалоне в Париже.

Бренд Skywell представил в Париже электрический хэтчбек Q. Его продажи стартуют в следующем году, причем китайская марка обещает установить конкурентную цену. Гарантия на машину составит семь лет либо 161 тысячу километров, на батарею — восемь лет и 250 тысяч километров. В оснащение войдут панорамная крыша и развлекательная система для задних пассажиров.

Китайские бренды потихоньку выходят на европейский рынок, и вот уже марка Skywell, в России представленная кроссоверами ET5 (он же BE11) и HT-i, проводит первую в Старом Свете премьеру. Электрический хэтчбек Skywell Q, дебютировавший на Парижском автосалоне, выйдет на рынок Великобритании в третьем квартале 2025 года. Завлекать покупателей он будет семилетней гарантией, богатым оснащением и возможностью выбора одной из двух тяговых батарей.

По размерам Q попадает в популярный C-сегмент, хотя оснащен будет явно не по меркам класса. Заявлены панорамная крыша Skyroof, медиасистема с центральным дисплеем диагональю 15,6 дюйма и тачскринами для задних пассажиров, камеры кругового обзора, беспроводная зарядка, розетка на 220 вольт, фоновая подсветка со 128 цветами и акустика от немецкой фирмы Metz. В списке электронных ассистентов — интеллектуальный круиз-контроль, система удержания в полосе и "умный" ограничитель скорости.

По технике данных пока мало. Известно, что хэтчбек получит 204-сильный передний электромотор и до 100 километров в час сможет разогнаться за 3,9 секунды. Запас хода с самой емкой батареей превысит 480 километров. Цену обещают удержать на конкурентном уровне и приводят в пример кроссовер BE11 (204 л.с., 320 Нм), который в Великобритании стоит от 37 тысяч фунтов стерлингов, что соответствует 4,7 миллиона рублей. (Motor.ru 16.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Лучшие бренды сохранили позиции. "Коммерсантъ". 10 октября 2024

Interbrand представил рейтинг самых дорогих брендов мира 2024 года

Консалтинговая компания Interbrand опубликовала ежегодный рейтинг самых дорогих брендов. Лидерами в нем, как и годом ранее, стали Apple, Microsoft и Amazon. При этом темпы роста совокупной стоимости самых дорогих брендов существенно замедлились — до 3%. Кроме того, в текущем году аналитики Interbrand обратили внимание на возможности, упущенные брендами в погоне за краткосрочным ростом, — и оценили их в \$3,5 трлн.

Рейтинг Best Global Brands выходит уже в 25-й раз — впервые он был опубликован в 2000-м. В нынешнем году совокупная стоимость 100 самых дорогих брендов выросла в сравнении с 2023-м примерно на 3%, составив \$3,4 трлн. Это самые низкие темпы роста за последние годы. Для сравнения: в 2023 году совокупная стоимость 100 брендов выросла почти на 6%, в 2022-м — на 18%, а в 2021-м — на 15%.

Топ-3 в Best Global Brands 2024 не изменился в сравнении с прошлым годом. Первое место уже в 12-й раз подряд заняла Apple — правда, стоимость ее бренда снизилась на 3%, составив \$488,9 млрд.

По мнению аналитиков Interbrand, это связано с тем, что Apple осторожнее других технологических компаний подходит к инвестициям в искусственный интеллект; они, впрочем, считают, что в долгосрочной перспективе это хорошая стратегия, и уже в следующем рейтинге стоимость бренда Apple вырастет. За ней идут Microsoft (\$352,5 млрд, +11%) и Amazon (\$298,1 млрд, +8%).

Состав первой десятки также почти не изменился в сравнении с прошлым годом; единственное изменение — место Nike, опустившейся на 14-ю строчку, заняла McDonald's. В топ-10 вошли бренды Google, Samsung, Toyota, Coca-



Cola, Mercedes, McDonald`s и BMW. У большинства компаний в первой десятке стоимость бренда за год выросла, исключением кроме Apple стал Mercedes — стоимость бренда снизилась на 4%, составив \$58,9 млрд.

В рейтинг Best Global Brands от компании Interbrand отбираются бренды с глобальным охватом. Из-за строгости его критериев могут отсеяться даже такие крупные, как Alibaba. Первый критерий: по меньшей мере 30% выручки должно приходиться на регионы за пределами страны происхождения бренда. Вторым критерием является "значительное присутствие бренда в Азии, Европе и Северной Америке, а также широкое представительство на развивающихся рынках". Кроме того, должна присутствовать "существенная открытая информация о финансовых результатах компании", что отсекает многие частные фирмы, которые не публикуют финансовую отчетность. Необходимо наличие "ожидаемой прибыли в долгосрочном периоде, что должно обеспечивать доход сверх стоимости капитала самого бренда". Еще одним критерием является "наличие у бренда хорошей узнаваемости в крупнейших экономиках мира".

Самыми быстрорастущими брендами оказались Ferrari (62-е место, \$13,1 млрд, +21%) и YouTube (24-е место, \$30,1 млрд, +16%). В этом году в рейтинг впервые вошли четыре бренда — Nvidia (производитель чипов сразу занял 30-е место при стоимости \$20 млрд), Pandora (90-е место, \$7,1 млрд), LG Electronics (97-е место, \$6,5 млрд) и Jordan (99-е место, \$6,4 млрд).

Авторы рейтинга, подводя итоги 25-летнего анализа, оценили потери брендов от "повышенного внимания к операционной эффективности и краткосрочным результатам" вместо вложений в "среднесрочный и долгосрочный потенциал бренда". По оценкам аналитиков Interbrand, это обошлось крупнейшим брендам в \$3,5 трлн — на такую сумму совокупная стоимость брендов выросла бы за 25 лет при большем внимании к долгосрочным показателям.

"Если бы брендами управляли как активами стратегического роста, список уже стоил бы \$6,9 трлн. Рост, который мы видим, скрывает огромные упущенные возможности,— считает глава Interbrand Гонсало Брухо.— Многие из самых дорогих брендов в мире упускают существенный потенциал прибыли, чрезмерно инвестируя в краткосрочные доходы". (Коммерсантъ 10.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Ручки задних дверей замаскированы, и пятидверная машина выглядит как трехдверка".

"Коммерсантъ". 11 октября 2024

Дмитрий Гронский — о внедорожнике Dacia Bigster

Обозреватель "Ъ FM" Дмитрий Гронский рассказывает о том, как выглядит увеличенная версия Renault Duster румынской марки Dacia и чем она выгодно отличается от предшественника. Было время, когда словосочетание "Duster дизель" не только обозначало комплектацию популярного в стране внедорожника, но и употреблялось как мем. В интернет-дискуссиях на тему автомобилей, когда обсуждалась та или иная модель (неважно какой марки) обязательно нашелся бы кто-то, написавший "а все равно дизельный Duster лучше". И основания на то были. Если не брать во внимание такой критерий оценки, как престиж, то по соотношению цены и качества с Renault Duster было сложно конкурировать. Экономичный дизельный мотор, вместительный кузов, полный привод — в 2012 году все эти удовольствия стоили меньше 700 тыс. руб.



Duster последнего поколения идет уже мимо нас. На днях состоялась премьера, которая касалась бы нашего рынка еще больше, если бы компания Renault его не покинула. Румынская марка Dacia представила модель Bigster. Название вас не обманывает — это Duster, только большой, длиннее обычного на 23 см. Модный силуэт, ручки задних дверей замаскированы так, что выглядит пятидверная машина как трехдверка. Экономичность теперь обеспечивает не дизель, а гибридная силовая установка, позволяющая часть пути двигаться только на электричестве. Впрочем, есть разные версии, в том числе и битопливные. Полный привод тоже предусмотрен, но пока только на "мягкой" гибридной модификации, развивающей 130 л. с.

В 2021 году планировалось, что Dacia Bigster будет делить модульную платформу с Lada Niva третьего поколения. Ее дебют планировался тоже на 2024 год, но после ухода альянса Renault-Nissan из России проект свернули. Так



что теперь под маркой Lada нас ждет несколько иной внедорожник. Перспективный кроссовер Lada впервые будет представлен в июне следующего года в рамках Петербургского международного экономического форума. А на конвейер эта модель, построенная на платформе Lada Vesta, должна встать в начале 2026 года. Тогда и посмотрим, появятся ли у нас на сей счет новые мемы. (Коммерсантъ 11.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Суберкаб доехал до публики. "Коммерсантъ". 11 октября 2024

Каковы перспективы роботакси от Tesla

Акции Tesla упали на 7% после презентации роботакси Cybercab. Как пишет Bloomberg, инвесторы ждали от Илона Маска более конкретных объяснений, как и в какие сроки беспилотное авто выйдет на рынок. Двухместный электрокар, в котором нет руля и педалей, глава компании показал в студии Warner Bros. в Голливуде и, прежде чем выступить на сцене, сам прокатился на прототипе. По словам Маска, машина будет стоить менее \$30 тыс., на дороги Техаса и Калифорнии ее выведут в следующем году, а серийное производство запланировано на 2026-й. В то же время Маск согласился, что "часто слишком оптимистично смотрит на сроки". Бизнесмен уже предсказывал, что беспилотные авто Tesla будут массово использоваться к 2018-му, а затем — к 2020-му.



Кроме роботакси, зрителям показали беспилотный фургон робовэн, который, по задумке, сможет перевозить до 20 пассажиров. В чем-то новинки действительно стали технологическим прорывом, считает основатель компании Ultra Motors Андрей Зиновьев: "Tesla, в отличие от других, делает автопилот без лидаров, без дорогих технологий, а только с обычными камерами. И их секрет в том, что процессор, "мозг" машины, может информацию с них анализировать настолько хорошо, что решение он будет принимать, как человек, или близко к этому, то есть исходя из целого набора факторов.

Условно, если упало дерево перед машиной, и алгоритм говорит, что нужно остановиться прямо перед препятствием, при этом сзади еще движется грузовик на полной скорости, то, может быть, нужно не нажимать на тормоз, а уйти в сторону. И подобных ситуаций бесчисленное количество. Все предусмотреть сложно, но искусственный интеллект может имитировать поведение человека, что может стать ответом на подобные вызовы.

Если Tesla смогли внедрить по-настоящему автономное решение на таком стеке технологий, то это довольно многообещающе, и его масштабирование может быть достаточно дешевым.

Конкуренты американской корпорации, а это в основном китайцы, используют лидары. Это не просто камеры, а устройства, которые считывают информацию об окружающем пространстве немного по-другому. Они более массивны и дороже. Если использовать именно их, то автопилот прямо сейчас внедрить легче, но сложнее сделать его дешевым и массовым в долгосрочной перспективе".

Илон Маск отметил, что, в отличие от других электромобилей, Cybercab не понадобится розетка: авто будет заряжаться индуктивно. Профильные издания обращают внимание на "футуристичный дизайн, подчеркнутый открывающимися вверх дверями". По словам бизнесмена, у Tesla есть уже 21 Cybercab, а всего собрано 50 полностью автономных автомобилей. При этом ранее Reuters писал, что на фоне растущей конкуренции с китайскими производителями Маск отказался от выпуска дешевых электрокаров Tesla Model 2. Бизнесмен отрицал, что свернул проект и в тот же день анонсировал презентацию Cybercab, отмечает агентство.

С выходом этих роботакси на рынок могут возникнуть сложности, заметил эксперт по беспилотным технологиям Юрий Минкин: "В чем огромное преимущество Tesla? Огромный парк машин, с которых можно собирать данные. Вы можете иметь огромное количество квалифицированных специалистов, вычислительных мощностей для обучения, но если у вас нет информации, то невозможно получить реально качественный продукт, который может использоваться коммерчески и быть безопасным.



Ключевой момент — данные, которые редко встречаются. Представим себе, что вам нужно собрать их в густой туман, а потом усложним погодные условия и представим снегопад. Как смоделировать алгоритм действий, когда автомобиль сталкивается с какими-нибудь животными? Преимущество Маска в том, что он умеет хорошо играть в пиар и привлекать инвестиции.

Но его некоторая авантюристичность может сыграть злую шутку, потому что нельзя выпускать эти машины на рынок раньше времени. Он может ошибиться, а машина приобретет дурную славу.

Если бизнесмен сумеет пройти по этому лезвию ножа, то, в принципе, может реально стать одним из первых людей, которые эту технологию массово выведут на рынок. Он сделал это с электромобилями. До Tesla в лучшем случае это была машинка для гольфа, в худшем — какие-то странные непонятные поделки. Он сделал электромобиль привлекательным, многие хотят его купить. Сейчас уже это немного не так, но он это сделал. Если он сможет повторить ту же историю с роботакси, думаю, у него довольно хороший шанс на успех. Что касается цены, то, на мой взгляд, она выглядит даже слишком низкой. С другой стороны, история с Tesla Cybertruck показывает, что Илон Маск называет одну цифру, а по факту стоимость оказывается совсем другой, существенно выше".

Летом 2024-го капитализация компании также снижалась после выхода отчетности: чистая прибыль за второй квартал сократилась на 45%. Финансовые показатели за третий квартал Tesla представит 23 октября. (Коммерсантъ 11.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Список опций обширный". "Коммерсантъ". 14 октября 2024

Дмитрий Гронский — о Volkswagen Taigun

Обозреватель "Ъ FM" Дмитрий Гронский рассказывает о характеристиках кроссовера, который сменит Tiguan Allspace на европейском рынке.

Мы уже постепенно отвыкаем от новостей про марку Volkswagen, потому что нас они теперь интересуют не с точки зрения продукта, а скорее как экономические новости, трактуемые в контексте глобальной политики. Я, например, слышал, что люди у нас всерьез полагают, что сегодняшнее закрытие автомобильных заводов VW в Германии — это прямое следствие ухода компании с нашего рынка. Может быть. Тем не менее VW Group вместе с Toyota продолжает оставаться одним из крупнейших автопроизводителей мира, который на прошлой неделе даже представил совершенно новую модель кроссовера. Ну, относительно новую. Давайте разбираться.



VW Taigun займет на европейском рынке место между Tiguan и Touareg. "Больше терьера, но меньше мастифа", как говорил Шерлок Холмс, разглядывая следы собачьих зубов на трости. Впрочем, аллюзии с собаками лучше оставим — тема сегодня рискованная. Мест в автомобиле может быть как пять, так и семь. Выбор двигателей большой. На старте продаж предложат базовую 150-сильную мягко-гибридную версию. Есть дизельные модификации мощностью 150 и 194 л. с., а также подзаряжаемые гибриды, развивающие 204 и 272 л. с., которые способны до 100 км проехать на электротяге. Коробка — исключительно семиступенчатый робот. Список опций обширный — от панорамной крыши до трехзонного климат-контроля.

На европейском рынке VW Taigun поступит в продажу уже этой осенью и заменит модель VW Tiguan Allspace. Эта модель должна быть, кстати, хорошо знакома и нам. Tiguan с растянутой колесной базой в России официально продавали с весны 2018 года. Еще один близкий родственник VW Taigun — это тоже хорошо знакомый нам Skoda Kodiaq, с которым новый немецкий кроссовер делит платформу. Кстати, имя Taigun уже использовалось VW для



модели, продававшейся на китайском рынке. Сегодня решили, что то, что "зашло" в Поднебесной, сгодится и для Европы — тоже своего рода экономический симптом. (Коммерсантъ 14.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Увидеть Париж и сэкономить. "Коммерсантъ". 14 октября 2024

На Paris Motor Show автопроизводители сделали упор на бюджетные электромобили

Сегодня в столице Франции открылся Международный автосалон Paris Motor Show. Если в последние годы автоконцерны на этом салоне старались удивить посетителей технологическими новинками и экстравагантным дизайном новых моделей, то в этот раз производители сосредоточились на том, чтобы сделать новые разработки доступными для массовой аудитории, и представили целый ряд электромобилей по демократичным для европейского потребителя ценам.

В этом году Международный Парижский автосалон отмечает свое 90-летие. С 14 по 20 октября европейские, американские и азиатские производители представят модели 48 автомобильных брендов и организуют более десятка мировых премьер.

Аналитики отмечают, что главной темой нынешнего салона стала борьба за потребителя на ценовом фронте.

Европейские и азиатские компании пытаются не только привлечь покупателей новыми электромобилями с "умными" технологиями, но и переориентироваться на массового потребителя с невысокими доходами. Это особенно актуально на фоне принятых недавно пошлин ЕС на импорт китайских электромобилей. Власти ЕС сочли, что многие китайские компании получали скрытую госпомощь, благодаря чему демпинговали на европейском рынке электромобилей.

В свою очередь, китайские предприниматели заявляют о попытке ЕС ограничить честную конкуренцию. "ЕС ввел повышенные тарифы. А кто заплатит за все это? Потребители,— сообщила в интервью Reuters исполнительный вице-президент китайской компании BYD Стелла Ли.— Все это вызывает у потребителей беспокойство и мешает менее состоятельным гражданам купить новый автомобиль".

Как следует подготовились к домашнему автосалону французские автоконцерны. Renault представила компактный электрический кроссовер R4 E-Tech за €35 тыс.

Запас хода на одном заряде составляет 400 км, а бортовой компьютер оснащен цифровым помощником на базе ChatGPT. Еще одной новинкой Renault стала суперкомпактная модель R5 E-Tech по цене €25 тыс, которая призвана пробудить у французов ностальгические чувства. В 1970–1990-х годах эта модель стала французским ответом британскому Mini Cooper, общие продажи за все время составили более 5 млн штук. Запас хода нового бюджетного электромобиля на одном заряде составляет до 380 км.

Французский конкурент Renault — компания Citroen — представил свои бюджетные электрические модели.

Обновленный среднеразмерный кроссовер Citroen C5 Aircross стоит €26,5 тыс, а со следующего года начнутся продажи его уменьшенной городской версии Citroen e-C3 по цене от €19,9 тыс. Глава компании Тьерри Коскас заявил на салоне, что "мы близки к переломному моменту в потребительском спросе на электромобили благодаря постоянному снижению цен на них".

Немецкий Volkswagen, испытывающий сейчас непростые времена, представил модель своего дочернего бренда Skoda Elqo. Этот компактный SUV является электрическим вариантом бензинового внедорожника, запас хода на одном заряде составляет до 540 км, а цена — €33 тыс.

Даже немецкий люксовый производитель BMW выставил на Парижском автосалоне новинки своего бюджетного бренда Mini — это Mini Aceman Electric, Cooper Electric и Countryman Electric. Новые компакты сделаны со спортивным уклоном и призваны привлечь к электромобилям молодую аудиторию. Разгон до 100 км/ч у этих моделей составляет около шести секунд, запас хода — от 300 км до 450 км, а время заряда батареи от 10% до 80% — от 28 минут. Цена на скоростные мини-электрокары от BMW начинается от €35,8 тыс. (Коммерсантъ 14.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Название Leapmotor стоит запомнить". "Коммерсантъ". 15 октября 2024

Дмитрий Гронский — о премьерах Парижского автосалона

Обозреватель "Ъ FM" Дмитрий Гронский рассказывает о новинках, представленных во французской столице.

14 октября начал свою работу Парижский автосалон, что само по себе удивительно. Мероприятие это ведет свою историю аж с позапрошлого века, первый раз выставка прошла в 1898-м. Но за последние годы мы уже привыкли, что подобные действия либо перестают существовать вовсе, как, например, автосалон во Франкфурте-на-Майне, либо продолжают существовать, скорее, как бренд. Женевский автосалон 2023 года, в частности, проходил в Катаре — местности весьма далекой от Швейцарии.

В нынешнем году он вернулся домой, но только для того, чтобы убедиться: затея по нынешним временам невыгодная. Прежде всего потому, что современные средства коммуникации дают производителям куда более эффективные, но при этом более дешевые способы донести до потенциального потребителя сведения о своих новых продуктах.



Насколько будет успешным Парижское автошоу в плане выручки, говорить, вероятно, еще рано. Однако, то, что там показывали, обсудить уже можно. Пожалуй, главный итог — это то, что несмотря на законодательство, которым Евросоюз пытается оградить Старый Свет от экспансии китайских автопроизводителей, этот рынок по-прежнему интересен компаниям из КНР. Модели BYD, Xpeng и других марок из Поднебесной стали чуть ли не главными шоу-стопперами выставки.

Состоялась на выставке и презентация нового бренда Leapmotor. Глобальный концерн Stellantis поступил по принципу "если не можешь противостоять, то возглавь". В Leapmotor 51% акций принадлежит нидерландской компании, но сами автомобили китайские. На стенде состоялась мировая премьера кроссовера Leapmotor B10. Там же можно было увидеть компактную модель T03, которая уже сегодня продается по цене меньше €20 тыс. Есть план локализовать выпуск этого электромобиля на предприятии Stellantis в Польше, и тогда цена будет еще ниже. Так что название Leapmotor стоит запомнить. Не исключено, что это будет как раз тот самый китайский "троянский конь", который похоронит все европейские автомобили массового сегмента. (Коммерсантъ 15.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Volkswagen хочет закрыть заводы в Германии. Чем грозит экономике ЕС перенос производств в США? "Российская газета". 15 октября 2024

Германия и другие страны ЕС начали выводить свои производства в США

Впервые за свою 87-летнюю историю флагман немецкого автопрома Volkswagen рассматривает возможность закрытия своих заводов в Германии, сообщают Bloomberg и Suddeutsche Zeitung. На фоне деиндустриализации Германия и другие страны ЕС начали выводить некоторые свои производства в США. Об этом, а также о том, какие решения по возобновлению устойчивого роста ищут в Европе, в интервью "РГ" рассказал профессор факультета мировой экономики и мировой политики НИУ "Высшая школа экономики", ведущий научный сотрудник Института мировой экономики и международных отношений Российской академии наук Алексей Портанский.

Европейские компании стали переносить свои производства в США и другие страны. Можно ли оценить последствия их ухода для экономики Евросоюза?

Алексей Портанский: В Европе восстановление производства после падения цен на энергоносители носит лишь частичный характер. В некоторых случаях мы уже наблюдаем постоянное закрытие предприятий и их перемещение за пределы Европы в регионы с более низкими ценами на энергоносители. По последним данным, уже две трети немецких компаний выводят свои заводы за рубеж. Рынок США наиболее привлекателен, поскольку там есть субсидии для бизнеса и энергоносители более доступны. Отсюда следует очень неприятный для стран ЕС феномен - деиндустриализация.

Деиндустриализация в Европе в XXI веке - это с трудом укладывается в сознании.

Алексей Портанский: Власти Германии очень обеспокоены этой тенденцией. Вопрос в том, как будет выглядеть комплексный европейский ответ.

До 2030 года для европейской промышленности не предвидится никакой передышки. Это относится к ценам на электроэнергию и газ. Очевидно, что европейская промышленность находится, согласно их же формулировкам, в отчаянном положении. Это видно по отсутствию восстановления промышленного потребления газа. Вроде бы его достаточно, но потребление не растет, что свидетельствует о кризисном состоянии.

Помимо этого, в последние годы также резко сократились прямые инвестиции в европейскую экономику. То есть привлекательность европейского рынка заметно снизилась. В первую очередь в обрабатывающей промышленности. А вот США в то же время позиционируют себя в качестве крупнейшей державы чистой энергии благодаря закону, который предусматривает масштабные субсидии для ее производства и энергосберегающих технологий. Это, в частности, напрямую ударило по европейским производителям аккумуляторов, которые заявили о переносе



производства в США - сравнимого финансирования в ЕС нет. Так деиндустриализация может выглядеть на практике.

Долговой кризис выявил относительную слабость европейской экономики в целом и опасность ситуации, в которой каждая страна ЕС играет сама за себя

По мнению аналитиков Бундесбанка, экономика Германии, возможно, уже находится в состоянии рецессии. А как вы оцениваете состояние первой экономики ЕС?

Алексей Портанский: Скажем так, немецкая экономика на грани рецессии. Но у нас нет четких данных, подтверждающих ее начало, и факт рецессии пока не признан в самой Германии. Посмотрим, что будет в начале следующего года.

В Германии доля обрабатывающей промышленности в ВВП является одной из самых высоких в ЕС. Поэтому там, конечно, опасения по поводу деиндустриализации высоки.

Правительство Германии начало разрабатывать меры по преодолению промышленного кризиса на самом раннем этапе. В 2023 году оно предложило программу снижения налогов на энергоносители и стабилизацию цен для энергоемких отраслей промышленности.

А что с экономикой Франции?

Алексей Портанский: Экономический рост там несколько активнее. По подсчетам министерства экономики страны, он на 0,3 процента выше, чем у Германии. С 2019 года экономика Франции выросла на 3,3 процента. В стране уже длительное время продолжаются дебаты вокруг необходимости реиндустриализации с учетом достижения долгосрочных экономических показателей и стратегической автономии. Правительство республики поставило перед собой официальную цель увеличить долю обрабатывающей промышленности ВВП с 10 до 15 процентов.

Каковы истоки кризиса экономики ЕС в целом?

Алексей Портанский: Сейчас в Европе чаще всего говорят о тройном вызове - климатическом, энергетическом и промышленном. Каждый из этих вызовов и все вместе взятые негативно влияют на ситуацию в ЕС.

Кроме того, сейчас торгово-экономические отношения между государствами стали подвергаться все более заметному воздействию политики, что чревато серьезным подрывом правил международной торговли.

Например, есть такое понятие, как френдшоринг. Термин получил распространение благодаря министру финансов США Джанет Йеллен. Как она отмечала в 2023 году, США и другие крупные страны стремятся уменьшить зависимость от таких государств, как Россия и Китай, в поставках ключевых товаров и компонентов. Иными словами, френдшоринг означает преимущественное развитие торговли с теми странами, которые разделяют ваши ценности, в данном случае ценности США.

Однако за этим тезисом стоит прямое нарушение существующих правил международной торговли - правил ВТО. Все члены этой организации, а их сегодня 166, взаимодействуют, руководствуясь базовым принципом - Режимом наибольшего благоприятствования. Как дальше будет развиваться ситуация на мировых рынках, сказать сложно, но риск подрыва глобальной экономики и торговли существует.

Складывающийся экономический порядок уже нанес урон торговым отношениям США и ЕС, что в большей степени негативно отразилось на Европе. В свое время администрация Трампа предприняла беспрецедентные протекционистские меры. Торговая война США, которая была направлена против Китая, на самом деле отразилась и на Евросоюзе, в частности, когда в 2018 году Вашингтон поднял пошлины на сталь, алюминий.

По словам Алексея Портанского, санкции вредят обеим сторонам. Фото: РИА Новости

Многие эксперты связывают рост стагнации в европейской экономике с долговым кризисом. По итогам 2023 года соотношение государственного долга к ВВП в еврозоне составило 88,6 процента, а в ЕС целом 81,7 процента. Как вы оцениваете эти показатели?

Алексей Портанский: Причины долгового кризиса связаны с мировым финансовым кризисом 2008 года. Госдолг дополнительно вырос в период пандемии COVID-19. В наибольшей степени от роста госдолга пострадали страны европейского юга - Греция, Испания, Португалия, Италия, а также Франция и Бельгия. Сейчас, к примеру, долг Греции составляет около 160 процентов ВВП. У остальных стран он тоже выше 100 процентов.

Для государств Еврозоны были разработаны так называемые критерии конвергенции. Важнейший из них - уровень государственного долга, который не должен превышать 60 процентов ВВП. Как видим, сегодня у шести стран еврозоны госдолг выше 100 процентов ВВП.

Нынешний долговой кризис показал, что критерии конвергенции препятствуют членам Евросоюза выбраться из него, чтобы вернуться на траекторию роста. Могут ли государства отходить от этих жестких критериев ради преодоления кризиса? В апреле 2024 года Совет Евросоюза одобрил реформу бюджетных правил, которая призвана изменить систему экономического и бюджетного управления ЕС. Согласно новым правилам, все государства-члены должны будут разработать среднесрочный национальный бюджетный и структурный план, рассчитанный на 4-5 лет, в зависимости от срока полномочий национального законодательного органа.

В своих планах государства будут обязаны придерживаться многолетней траектории чистых государственных расходов и объяснять, как они будут осуществлять инвестиции и реформы. Еврокомиссия, со своей стороны, будет рекомендовать так называемую эталонную траекторию изменения чистых государственных расходов государствам-



членам, чей госдолг превышает 60 процентов валового внутреннего продукта (ВВП) или чей дефицит бюджета превышает 3 процента ВВП.

Для европейского проекта крайне опасно, если каждый участник Союза начинает играть сам за себя. Такая ситуация отчасти возникла в период противодействия пандемии COVID-19, что побудило президента Франции Эмманюэля Макрона выступить с серьезным предостережением всем членам ЕС на этот счет.

По какому сценарию развивается энергетический кризис?

Алексей Портанский: Энергозатраты европейской промышленности сейчас заметно выше, чем до 2022 года, и в два-три раза больше, чем в США или Китае, а это главные экономические соперники Европы. Такие энергоемкие отрасли, как химическая, сталелитейная, алюминиевая, уже отреагировали сокращением производства.

В этом плане нельзя недооценивать последствия конфликта на Украине, который вызвал резкий рост цен на энергоносители в Европе. Несмотря на то, что цены на газ вроде бы снизились, последствия этого скачка не утихли. Кризис кроется и в фундаментальных проблемах общего энергетического рынка ЕС, в высоких налогах и доходах трейдеров. В выигрыше оказались американские продавцы сжиженного природного газа (СПГ). Они возят его морем и продают Европе примерно в четыре раза дороже, чем он стоит в США. Вспомним, как Европа жила совсем в других условиях, когда получала российский трубопроводный газ. Представляете, ветка газопровода была подведена прямо к предприятиям знаменитого химического концерна BASF. А сейчас в изменившихся условиях концерн вынужден инвестировать за рубежом. К примеру, сегодня BASF строит в Китае крупный химический завод стоимостью около 10 млрд евро.

Какое влияние на европейский кризис оказывает "зеленая повестка"?

Алексей Портанский: Так называемую Green Deal, или "зеленую повестку", Еврокомиссия приняла в 2019 году. В ней были заявлены весьма амбициозные цели, которые оправданы с точки зрения проблем сохранения окружающей среды. К 2030 году эмиссию парниковых газов планируется снизить как минимум на 55 процентов.

Но, как выяснилось, уход от ископаемого топлива и перевод на чистые источники энергии требует огромных инвестиций. И в нынешней ситуации, когда Европа оказалась перед рядом серьезных вызовов, встал вопрос о возможном пересмотре европейцами реализации "зеленой повестки". Согласия между различными силами и политическими партиями в Евросоюзе по этому вопросу нет. Безусловная поддержка "зеленой повестки" в условиях и без того крайне слабого роста может привести к экономическому спаду и тяжелым последствиям для Европы.

Многие эксперты винят в европейском кризисе пресловутую европейскую бюрократию. Вы с ними согласны?

Алексей Портанский: Европейская бюрократия давно стала притчей во языцех. Мне неоднократно приходилось бывать в Европейской комиссии и могу подтвердить, что европейская бюрократия - это грозная сила, которая далеко не всегда действует в интересах бизнеса и граждан. Сошлюсь на доклад крупнейшего европейского экономиста - бывшего главы Европейского центробанка и бывшего премьер-министра Италии Марио Драги под названием "Будущее европейской конкурентоспособности", который он сделал по просьбе Еврокомиссии 9 сентября этого года. Драги уделил отдельное внимание чрезмерной забюрократизированности принятия решений в ЕС. Вот приведенный им конкретный пример: "Хотя прямое сравнение затруднено из-за различий в политических и правовых системах, в США на федеральном уровне за последние три срока полномочий конгресса (2019-2024) было принято около 3500 законодательных актов и около 2000 резолюций. В ЕС за тот же период законодатели одобрили порядка 13 тысяч законов". Очевидно, что такое количество законодательных актов и регуляторов создает препятствия технологическим компаниям при внедрении инноваций, особенно в цифровых технологиях, где Европе и без того непросто конкурировать с американскими и китайскими гигантами.

Каковы перспективы Европейского союза как экономического сообщества?

Алексей Портанский: Медленный экономический рост в ЕС увеличивает его отставание от США и повышает экзистенциальные риски объединения на фоне меняющейся глобальной парадигмы.

Хочу привести еще одну важную цитату из доклада. "Мы достигли той точки, когда без принятия экстренных мер нам придется поставить под угрозу либо наше благосостояние, либо нашу окружающую среду, либо нашу свободу". Драги предлагает европейцам обзавестись собственной промышленной стратегией, брать в долг сообща, стимулировать инновации, упростить принятие решений в блоке, а также сделать все, чтобы кадры не утекали за океан или в Азию.

Экономика ЕС, подчеркивает автор, полагается на узкий круг поставщиков критически важного сырья, в том числе Китай. Европа зависит от импорта цифровых технологий. Все это требует корректировки внешнеэкономической политики Евросоюза.

Драги предполагает, что в Европе необходимо инвестировать как минимум 750-800 млрд евро в год, чтобы не отстать от конкурентов - США и Китая. Для обеспечения роста потребуется, чтобы доля инвестиций ЕС выросла с сегодняшнего показателя 22 процента от ВВП до 27 процентов, что позволит, по его мнению, покончить с многолетним спадом в большинстве крупных экономик ЕС.

Однако сегодня в Европе задаются вопросом, где брать эти 750-800 млрд евро? Ответа пока нет. Без устойчивого роста Евросоюз будет вынужден оставить существенную часть своих нынешних претензий, а именно передовые



позиции в технологиях, успешную реализацию климатической повестки, самостоятельную роль в мировой политике при одновременном сохранении достигнутых социальных благ. Безусловно, лидеров ЕС страшит подобная перспектива. В конечном счете она чревата угрозой самому проекту объединенной Европы. Реализация целей и задач доклада будет наталкиваться на препятствия в виде бюджетных ограничений, противодействия зеленого лобби, социальных требований. Поэтому ключевым залогом достижения поставленных целей видится наличие политической воли у европейских лидеров. Если она будет проявлена, тогда можно будет надеяться на оптимистический результат. (Российская газета 15.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Производство автобусов

Автобусы России

Около 200 электробусов собрали на столичном заводе с начала 2024 года (Москва).

Экологичный транспорт делает поездки комфортными и безопасными для пассажиров, а использование только одной такой машины позволяет снизить выбросы углекислого газа в атмосферу на 60 тонн в год.

Около 600 современных экологичных машин для наземного транспорта собрали на площадке ПАО "КамАЗ" на Сокольническом вагоноремонтно-строительном заводе (СВАРЗ) с 2021 года. Об этом сообщил заместитель Мэра Москвы по вопросам транспорта и промышленности Максим Ликсутов. "Москва — город номер один в Европе по числу электробусов. Только с начала этого года специалисты оборудовали и протестировали около 200 единиц экологичной техники. На площадке ПАО "КамАЗ" на СВАРЗе трудятся 100 человек. Еще более 400 сотрудников столичного предприятия занимаются техобслуживанием транспорта, а также производством остановочных павильонов нового типа. Мы предоставляем работникам достойные условия труда и социальные гарантии Правительства Москвы, как поручил Сергей Собянин", — отметил Максим Ликсутов.

На СВАРЗе специалисты ПАО "КамАЗ" устанавливают на электробусы тяговые аккумуляторы, салон оснащают валидаторами, зарядными портами для телефонов и медиаэкранами, монтируют сиденья, поручни, стеклянные ограждения. Кроме того, в машинах тестируют работоспособность всех систем, а также испытывают их на герметичность в камере дождевания.

В 2024 году на площадке ПАО "КамАЗ" на СВАРЗе собран 2000-й электробус для Москвы, который сегодня работает на маршруте М3.

Сейчас завод — один из лидеров в стране по производству и техобслуживанию подвижного состава городского транспорта. На базе предприятия действует многофункциональный сервисный центр по капитальному ремонту важнейших узлов техники.

Экологичная техника российского производства выходит на маршруты столицы с сентября 2018 года. За шесть лет на электробусных маршрутах совершено более 500 миллионов поездок. Инновационные средства передвижения обеспечивают комфортные поездки горожан до важных социальных объектов, точек притяжения и станций метро и железной дороги.

Замена одного автобуса на электробус снижает выбросы углекислого газа более чем на 60 тонн в год. Кроме того, плавный ход и отсутствие шума и вибраций обеспечивают высокий уровень комфорта пассажиров. Салоны оборудованы зарядными портами для гаджетов и медиаэкранами с информацией о маршруте. Помимо этого, электробусы оснащены откидными аппарелями для маломобильных граждан, площадками для колясок и велосипедов.

С 2022 года в столицу поставляют технику улучшенной комплектации. В таких машинах есть адаптивное освещение салона, которое для комфорта пассажиров меняется от холодного оттенка к теплоте в 14:00. Увеличенный на 18 процентов передний указатель маршрута позволяет увидеть номер издалека. Салон отапливает электрический обогреватель, который не влияет на окружающую среду и поддерживает оптимальную температуру. Запас хода вырос с 40–50 километров до 80. При этом вес машины остался прежним. В этом году на линию выходят КамАЗы и ЛиАЗы в обновленном дизайне.

Инновационный транспорт обслуживают на 11 площадках Мосгортранса. Москва первой в России начала строить современные электробусные парки. В 2022 году в ТиНАО открылся первый в России и крупнейший в Европе парк таких машин — "Красная Пахра". Экологичный транспорт впервые вышел на маршруты в ТиНАО. Год спустя на северо-западе построили парк "Митино". В конце 2023-го на востоке города заработал третий инновационный парк электробусов — "Салтыковка".

Электробусы обслуживаются по контрактам жизненного цикла. В течение 15 лет после передачи машин в парк Мосгортранса производители самостоятельно обеспечивают исправную работу техники на маршрутах.

С новыми поставками техники и развитием зарядной инфраструктуры еще больше электробусов выйдет на маршруты, заменив автобусы. Они сделают поездки москвичей и гостей столицы комфортнее. Также снизится влияние на окружающую среду.

Для справки: Название компании: КАМАЗ, ПАО Адрес: 423827, Россия, Республика Татарстан, Набережные Челны, пр. Автозаводский, 2 Телефоны: +78005550099; +7(843)2365814 E-Mail: callcentre@kamaz.org Web:





<https://kamaz.ru/> Руководитель: *Чемезов Сергей Викторович, председатель Совета директоров; Когогин Сергей Анатольевич, генеральный директор, председатель Правления* (Сайт правительства Москвы 10.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Грузовое автомобилестроение

Грузовики России

Заместитель Председателя Правительства Александр Новак ознакомился с отечественными разработками в области водородной энергетики и транспорта.

Заместитель Председателя Правительства Александр Новак на площадке производственного комплекса АО "Электрозавод" ознакомился с планами работы Центра водородных технологий АФК "Система" в области развития проектов по водородной энергетике и транспорту, а также с новыми образцами российского грузового транспорта на водородных топливных элементах производства ПАО "КамАЗ". На базе Центра водородных технологий созданы и развиваются проекты по созданию водного и грузового транспорта на водороде, беспилотников для перевозки коммерческих грузов, катализаторов и сенсоров для водорода, электролизёров, систем накопления и хранения энергии, топливных элементов и т. д.



Вице-премьер увидел в движении новый грузовик "КамАЗ" грузоподъёмностью свыше 20 т, который может проезжать 400 км на водороде, а также оценил работу отечественной энергоустановки и платформы грузовика с водородными топливными элементами производства ПАО "КамАЗ". В мероприятии приняли участие представители АФК "Система" и её структур, а также ПАО "КамАЗ".

Для справки: Название компании: *Производственный комплекс ХК Электрозавод, АО (Erso Group)* Адрес: 107023, Россия, Москва, ул. Электрозаводская, 21 Телефоны: +74957778226; +78047007011 E-Mail: info@erso.group; sales@erso.group Web: <https://erso.group/> Руководитель: *Артемьев Илья Петрович, генеральный директор* (INFOline, ИА (по материалам Правительства РФ) 10.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

УАЗ начал оснащать "Буханки" улучшенными моторами.

Ульяновский автозавод начал оснащать автомобили семейства СГР ("Буханка") бензиновыми двигателями с увеличенным показателем крутящего момента. Об этом объявила пресс-служба компании.

Новый двигатель соответствует экологическому классу "Евро-5" и имеет индекс ЗМЗ-409-055. Мощность агрегата осталась прежней (112,2 л.с.), при этом величину крутящего момента удалось увеличить со 198 до 213 Нм при 2700 оборотов в минуту.

Как отметил автопроизводитель, повышение крутящего момента должно сделать эксплуатацию внедорожника удобнее, поскольку водитель сможет реже переключать передачи, особенно на груженом автомобиле. Согласно прайс-листам на сайте марки, стоимость "Буханок" с мотором класса "Евро-5" оказалась на 20 тыс. рублей выше, чем с "Евро-2".

К слову, "Буханка" является самой продаваемой моделью УАЗа. С января по сентябрь в стране было реализовано 28,5 тыс. автомобилей УАЗ, семейство СГР лидирует в модельном рейтинге с результатом 10,9 тыс. проданных машин, далее идут "Патриот" (8449 ед.) и "Профи" (4760 ед.), сообщало агентство "Автостат".



Для справки: Название компании: *Ульяновский автомобильный завод, ООО (УАЗ)* Адрес: 432034, Россия, Ульяновская область, Ульяновск, Московское шоссе, 92 Телефоны: +7(8422)406023 Факсы: +7(8422)409755 E-Mail: press@uaz.ru Web: <https://www.uaz.ru> Руководитель: *Спирин Алексей Александрович, генеральный директор* (Коммерсантъ 14.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Узбекский производитель полуприцепов может локализовать выпуск техники в РФ.

Узбекская компания UzAuto Trailer, производящая прицепное и полуприцепное оборудование, может наладить выпуск техники на территории России. Об этом сообщает издание "Коммерсантъ".

Как отмечает источник, компания уже создала соответствующую структуру в нашей стране во Владимирской области, получив 99% в ООО "Руато Трейлер". Как ожидается, локализация производства поможет снизить затраты на логистику и участвовать в программах господдержки.

При этом аналитики рынка опасаются, что предложение полуприцепов в нашей стране уже может существенно превышать спрос. Эксперты подчеркивают, что дальнейшее насыщение рынка может замедлить рост продаж такой



техники, при этом пока спрос всё ещё держится на допустимом уровне. Интересный факт, что цены на прицепную и полуприцепную технику в нашей стране уже начали снижаться из-за выхода на рынок РФ производителей из Турции и Ирана.

В продуктовом портфеле узбекского бренда есть самосвалы, прицепы и полуприцепы, зерновозы, полуприцепы тентовые (шторные), полуприцепы-контейнеровозы, тракторные прицепы и полуприцепы и многое другое.

Отметим, что UzAuto Trailer управляет заводом в Самаркандской области. Данное предприятие в Узбекистане способно выпускать 2 тысячи полуприцепов и 1 тысячу надстроек на грузовые шасси в год. Компания также выпускает мини-грузовики китайских брендов FAW и JAC. (ГлавПахарь 14.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ГК "СТТ" начинает продажи среднетоннажных грузовиков Валдай 8 экологического класса Евро-5.

С октября для клиентов стали доступны среднетоннажные грузовые автомобили Валдай 8 с двигателями, соответствующими пятому экологическому классу. Благодаря обновлению силового агрегата автомобили стали экологичнее и еще эффективнее. Теперь грузовики Валдай 8 доступны с модернизированным 2,5-литровым дизельным двигателем семейства G 2.5 в модификации G51B. Его показатели мощности и максимального крутящего момента составляют 149,6 л.с. и 420 Нм. За счет внедрения турбокомпрессора с электронным управлением и системы рециркуляции отработавших газов (EGR) в сочетании с каталитическим нейтрализатором и сажевым фильтром обновленный двигатель соответствует самым строгим нормам по токсичности отработавших газов. Важно, что улучшение экологичности не повлекло дополнительных эксплуатационных затрат, поскольку грузовикам Валдай 8 стандарта Евро-5 не требуется заправка мочевиной. При этом дизели новой модификации G51B сохранили ключевые преимущества, характерные для всех моторов семейства G 2.5 — это низкий собственный вес, малый уровень шума при работе за счет внедрения ременного привода ГРМ и гидрокомпенсаторов в клапанном механизме, большой запас прочности за счет применения чугунного блока цилиндров и кованого стального коленвала. В свою очередь, алюминиевая головка блока цилиндров позволяет двигателю быстро прогреваться, что особенно важно для работы в суровых климатических условиях. А топливная аппаратура с давлением впрыска 2 000 бар обеспечивает высокий КПД двигателя и снижает расход топлива.



Для справки: Название компании: *Группа компаний Современные транспортные технологии, АО* Адрес: 603004, Россия, Нижегородская область, Нижний Новгород, пр. Ленина, 107 Телефоны: +7(800)7000747 E-Mail: stt-client@st.tech Web: <https://www.st.tech/> Руководитель: *Марков Олег Михайлович, генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 14.10.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)