



НОВАЯ ГАЗЕТА

ИНТЕРВЬЮ · ЭКОНОМИКА

Купить «Жигули» и замереть

Автомобильный эксперт – об успехах АвтоВАЗа и китайском «демпинге»



Линии сборки на автомобильном заводе «АвтоВАЗ». Фото: Егор Алеев / ТАСС

10:13, 24 апреля 2025,

Ирина Тумакова*

спецкор «Новой газеты»

Полную версию материала со всеми мультимедиа-элементами
вы можете прочитать [по этой ссылке](#) или отсканировав QR-код →



**18+. НАСТОЯЩИЙ МАТЕРИАЛ (ИНФОРМАЦИЯ)
ПРОИЗВЕДЕН, РАСПРОСТРАНЕН И (ИЛИ) НАПРАВЛЕН
ИНОСТРАННЫМ АГЕНТОМ БОРУХОВИЧ (ТУМАКОВОЙ)
ИРИНОЙ ГРИГОРЬЕВНОЙ ЛИБО КАСАЕТСЯ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИНОСТРАННОГО АГЕНТА БОРУХОВИЧ
(ТУМАКОВОЙ) ИРИНЫ ГРИГОРЬЕВНЫ.**

Глава АвтоВАЗа Максим Соколов констатировал, что по итогам апреля 2025 года продажи автомобилей «Лада» упадут еще на треть, если в годовом выражении. Модель «Ларгус» в 2025 году купили только 1 (одну) штуку. Виноваты, добавил Соколов, китайцы с их «беспрецедентным демпингом». Ну а кто ж еще?

Сам АвтоВАЗ уже готов представить новую прекрасную модель – «Лада Искра». Четырех цветов: белую, серую, коричневую и «темно-красный металлик», который при разном освещении будет выглядеть то вишневым, то рубиновым, то цвета фуксии.

В мае автомобили в России подорожают еще на 25% из-за новых правил расчета утилизационного сбора, при этом лавочку с льготной растаможкой европейских и японских машин, пригнанных через страны Таможенного союза, власти прикроют.

Почему за 55 лет существования ВАЗа там так и не появилось конкурентоспособного автомобиля, когда развалится «китайцы», купленные россиянами в период СВО, объясняет [автомобильный эксперт Алексей Мочалов](#).



Алексей Мочалов. Фото: соцсети

— **Что не так с российским автопромом? Уже и европейских конкурентов нет, а все равно «Жигули» покупать россияне не хотят. В чем причины?**

— Причины достаточно простые. Во-первых, сейчас в принципе автомобили, даже российские, стоят дорого относительно среднего дохода населения. Сейчас в России покупка автомобиля — это поступок. Человек со средней по стране зарплатой должен много лет работать, чтобы купить машину. Программы кредитования начали хромать из-за высокой ставки ЦБ, а не в кредит в России очень мало кто может купить машину.

— **В кредит теперь тем более не купить из-за той самой ставки.**

- Конечно, потому что кредит стал стоить непотребно дорого. И люди вынуждены либо «донашивать» старые машины, либо уходить на рынок секонд-хенда. Чьего производства автомобили — это в данном случае не имеет большого значения, потому что даже все поделки АвтоВАЗа дорогие.
- **Они же не то чтобы сильно улучшились за последние три года. Почему дорогие?**
- Потому что автомобили хоть и называются отечественными, они в среднем все равно больше чем на половину состоят из иностранных комплектующих. Все эти курсовые разницы, сложности перевода денег между Россией и, скажем, Китаем влияют на конечную стоимость продукта, поэтому он становится неконкурентен как минимум на фоне рынка подержанных автомобилей. И поэтому, конечно, идет большая просадка.
- **Про «Искру» Соколов говорил, что она локализована на 90%. То есть почти вся наша.**
- Это же для галочки говорится.
- **А на самом деле?**
- На самом деле никто этого не знает, потому что нужно копать каждую деталь. То есть машина состоит из тысяч разных комплектующих, каждую производит обычно какой-то отдельный производитель. Сам АвтоВАЗ может считать, что купленная ими у ООО «Рога и копыта» деталь отечественная, но само это ООО заказало деталь, скорее всего, в Китае и приклеило свою наклейку. Это подковерная возня с бумагами.

В России нет производственных мощностей, чтобы производить большое число

компонентов. Конечно, некоторые агрегаты производятся и в России, определенная локализация есть, но это точно, я думаю, не больше 50–60%.

— Премьеру «Искры» на АвтоВАЗе приурочивают к выпуску первых «Жигулей», которые еще были «Фиатом». Получается, 50 лет на этом заводе делают автомобили — и за 50 лет не смогли создать приличную машину? В чем проблема?

— АвтоВАЗ никогда не работал в режиме серьезной конкуренции (за исключением того светлого момента, когда он принадлежал компании Renault). Именно тогда были выпущены все самые лучшие и яркие модели, которые он производил когда-либо. Потому что они были вынуждены конкурировать на реальном рынке с реальными автомобилями.

Как только Renault вышла из АвтоВАЗа, они семимильными шагами стали скатываться обратно к советскому опыту производства классических «Жигулей»: других машин просто нет, конкурировать ни с кем не надо, производим то, что производим, а люди купят. Это основная политика завода. А если он вдруг по какой-то причине не справляется, будет государственная дотация, которая выровняет баланс, выплатит зарплату работникам и так далее. Это абсолютно не рыночная история.

Кроме того, мы должны понимать: базе, которая лежит в основе «Лады Искры», как бы ее ни называли новинкой, уже лет пятнадцать. Это как с «Жигулями»: ту самую «копейку», лицензию на которую они выкупили в 1970-х и эксплуатировали до 2000-х с минимальными изменениями, хотя в мире это уже считалось ретротехникой. Машины на этой

платформе можно было в музеях посмотреть, а в России уже при Путине выпускали заднеприводные «Жигули», «пятерки» и «семерки», которые были, по сути, той же «копейкой».

— Когда импортозамещение началось в легкой промышленности или в еде, что-то свое приемлемое в России стало, кажется, получаться. Не то чтобы высший класс, но хоть как-то. Неужели в автомобилях, где уже все придумано и изобретено, так трудно сделать что-то свое?

— Во-первых, это действительно трудно. Во-вторых, не бывает автомобиля чисто российского, чисто японского, чисто французского, чисто американского. Автомобиль — это глобальная экономика. У вас будет мотор произведен в одной стране, коробка передач — в другой, детали подвески — в третьей, электроника — в четвертой, чипы — в пятой и так далее.

Ни одна страна не может производить экономически выгодный автомобиль, если будет пытаться сделать все сама.



Президент АО «АвтоВАЗ» Максим Соколов на презентации нового автомобиля Lada Iskra в рамках XXVII Петербургского международного экономического форума. Фото: Петр Ковалев/TASS

Россия отрезана от мировой экономики, поэтому вынуждена, грубо говоря, «ходить на руках». То, что они сами не могут произвести, а это практически всё, приходится целиком или по запчастям привозить откуда-то. Чаще всего — из Китая. И, как правило, не разбираясь, какое там качество. Просто работаешь с тем, кто согласен с тобой работать. Причем по конкретному контракту. Часто они отрабатывают контракт, а потом приходится менять поставщика. Из-за этого говорить о какой-то конкурентности очень сложно. И не получится произвести конкурентный автомобиль.

Во многом я как автоэнтузиаст вообще не понимаю, зачем пытаться производить автомобили, если можно их покупать целиком, но понизить ввозные таможенные пошлины. Все эти заградительные пошлины, которые существуют в России якобы в пользу российского автопрома, с одной стороны, не дают ему благополучно помереть, с другой — заставляют людей не ездить

на нормальных машинах, которые в том же Китае стоят в три раза дешевле. Все, что привозится в Россию, здесь очень дорого стоит.

— Государство поддерживает АвтоВАЗ как может: ему дают дотации, таксопаркам навязывают покупки «Лад», придумывают всякие программы «семейных автомобилей», на которые можно попробовать получить «льготный кредит». Но не покупают — и всё тут. У европейских конкурентов таких привилегий не было, а их покупали. Ведь не настолько плохие машины эти «Лады», почему они хотя бы не дешевеют?

— Ровно потому, что это не конкурентный рынок. И ни на какое удешевление все эти меры поддержки влиять не будут. Они могут влиять на уровень заработка в цепочке, но на удешевление — нет. У людей практически нет альтернативы, они могут либо купить — либо не купить. Они не могут пойти в соседний салон, как это было до 2022 года, и купить не «Ладу Весту», а «Киа Рио».

Сейчас именно эконом-сегмент — машины по цене до двух миллионов рублей — просто исчез, это теперь практически полностью зона АвтоВАЗа.

— Глава АвтоВАЗа обвиняет «китайцев» в демпинге, но их машины в России как раз неадекватно дорогие. Почему? Разве при таком качестве они могут быть такими дорогущими?

— Они такие дорогущие по все той же причине: в России так построена вся таможенная политика, что дешевые модели сюда

везти невыгодно. Во-первых, на дешевых машинах невозможно заработать. Во-вторых, машина за 10 тысяч евро в Китае будет в России стоить 25 тысяч, если переводить в валюту. А на более дорогих машинах эта разница не так заметна. Грубо говоря, машина стоимостью 40 тысяч евро в России при закупке стоила 25 тысяч. То есть дельта уже — не в 2,5 раза, а поменьше. И получается: машины дешевле двух с половиной миллионов рублей просто невыгодно ввозить. Со всеми этими сборами, утилизационным, таможенным и так далее, [цены] на круг выходят огромными. И автомобиль, который в Китае вообще ничего не стоит, его там может купить абсолютно любой человек, если он хоть немного работает, в России становится ценностью. При этом по качеству это дешевая машина. Она настолько ужасная, что даже «Лада Искра» будет выглядеть качественнее.

— Несколько раз я расспрашивала владельцев китайских машин, каково им. Поначалу все радовались и хвалили, потом стали жаловаться: ржавеют на третий год, двигатель умирает после 150 тысяч, педаль газа отваливается на ходу, потому что она пластмассовая. В чем причина? Китай продает в Россию самое негодное, что у них производится, или их автопром в принципе такой?

— У китайцев нормальные машины, а это, скорее, стереотипное мышление. Современные китайские машины по качеству в какой-то степени могут не уступать европейским. Хотя у них могут быть какие-то своеобразные косяки. Как минимум потому, что китайцы очень любят нашпиговать машину электроникой и гнаться за эффектом «дешевого золота»: ты купил машину дешево, а в ней чего только нету. Огромное количество мультимедиа и другой «начинки», у конкурентов из Европы такие опции есть только в премиальном сегменте. Во многом за счет этого китайцы отвоевывают рынки.

Европа и Америка вводят заградительные пошлины против китайских автомобилей не из-за качества, а именно из-за того, что они достаточно конкурентны и по надежности, и по опциям. Да, они могут ехать хуже, могут ржаветь раньше, но они и стоят заметно дешевле.

— Это в Европе. А в России они стоят, как утраченные «БМВ» и «Мерседесы».

— Потому что в России АвтоВАЗ, как мы с вами уже говорили, за 55 лет не смог сделать конкурентную машину. А китайского автопрома 30 лет назад просто не существовало.

Двадцать лет назад китайцы привезли в Россию какие-то свои первые поделки. Они были катастрофически ужасны, на этом нельзя было ездить. За эти 20 лет в китайском производстве автомобилей произошла полная революция. Сейчас они производят очень конкурентные машины. В Европе, например, продаются китайские машины под европейскими брендами. То есть китайцы покупают какой-нибудь старый европейский бренд, давно обанкротившийся, и обходят таким образом барьеры, закрывающие им вход на европейский рынок.

— И не только обанкротившиеся бренды они покупают. Volvo, например, теперь китайский.

— Это не самый показательный пример. Есть, например, британский бренд MG. Он обанкротился и перестал производить машины еще в нулевых. Китайцы его выкупили, сейчас все машины под маркой MG — полностью китайские. В Испании проводили опрос, и процентов семьдесят покупателей

MG не знают, что это китайская машина. Местные потребители не вдаются в такие детали, для них это английская машина.



Совместное предприятие SAIC Motor, General Motors и Liuzhou Wuling Motors в китайском Лючжоу. Фото: Xinhua / ABACA

— Именно поэтому в Европе практически не встречаются китайские автомобили? Они там есть, но с европейскими «наклейками»? В Германии я видела китайскую машину один раз.

— Во многом — да. Если говорить конкретно про Германию, там есть китайские электромобили BYD. И есть, как я уже сказал, большое количество «скрытых» китайских машин. Например, у бренда Dacia есть бюджетная машинка стоимостью в районе 10 тысяч евро. С виду она вроде бы Dacia, но, если поскрести, это автомобиль, полностью разработанный и произведенный в Китае.

— Впервые китайский автосалон в Германии я увидела совсем недавно: BYD продают на том месте, где раньше был

Jaguar. Это такая тенденция? Китайские автомобили все-таки официально пускают на европейский рынок, несмотря на все угрозы?

— Китайцы борются за это, они находят способы, как зайти. Появляется окно возможностей — они в него запрыгивают. Понятно, что европейский рынок для китайцев выглядит привлекательным.

— **А российский?**

— Российский рынок для них не выглядит привлекательным. И когда мы говорим, что какой-то китайский бренд пришел в Россию, ушел из России, очень часто сам бренд не знает, что он приходил или уходил.

— **Это как?**

— Просто какой-то дистрибутор купил в Китае сто машин, одну тысячную от их месячного объема производства, и привез частным образом. Попробовал продать. Оно продалось. Или не продалось. Он решает: больше не буду ввозить. Вот и всё. А в прессе это преподносится как «такой-то бренд пришел, такой-то ушел».

— **А как же сервис, техподдержка, отзыв брака и прочие глупости?**

— Сейчас в России дикий рынок, как в 1990-е годы. В начале 1990-х, когда в России не было ни одного автомобильного бренда представлено официально, машины привозили абсолютно любые, со всего мира. Те, на которых просто глаз лег.

Было у человека пять тысяч дойчмарок, он купил на них конкретную машину, а когда уже привез в Россию и начал ездить, вдруг понял, что эту машину невозможно здесь эксплуатировать, потому что нет ни запчастей, ни даже просто знаний, как она устроена. Привозили какую-то невероятную экзотику, какие-нибудь Alfa Romeo, но не потому, что хотели иметь что-то необычное, а потому, что на «Мерседес» или «Фольксваген» денег не было. И вот за углом продается машина неизвестной марки Lancia и стоит почему-то втрое дешевле. Возьму-ка я ее, а дальше — мы же люди с руками, разберемся.

Теперь — такая же история.

В китайском автопроме ни один россиянин, ни один профильный журналист не ориентируется. Во-об-ще. И разобраться в этом очень сложно, потому что мы никогда не были ориентированы на китайский рынок. Какие машины хорошие? Какие — плохие?

Еще лет десять люди будут осознавать, что из этого реально ездит, что не ездит, что легко обслуживать, а что трудно. И, конечно, именно потребитель будет набивать все шишки на этом пути, потому что люди будут вестись на рекламу или какие-то обещания, потом машина будет исчезать с продаж, не будет никакого технического обслуживания, начнут чинить «из того, что было», заказывать детали на Aliexpress, потом эти детали будут пропадать и там, появятся подделки под китайские подделки — и так далее. Так будет обязательно, и так уже происходит.

Таким способом заново произойдет фильтрация: всплынут пять-десять хороших китайских брендов, которые работают

системно, поставляют запчасти, производят их для машин, уже сошедших с конвейера. Тогда эти машины начнут становиться такими же ликвидными, как корейские бренды, которые лет двадцать назад тоже считались абсолютно маргинальными, а сейчас входят в топ-10 в Европе. Так же завоевывали американский рынок японские машины: никто не знал, что это такое, но оно было доступно по цене и выглядело как хорошая покупка.

— Почему китайцы не начали действовать в России с этого самого «доступно по цене»?

— Это недоступно из-за российской таможни. Не китайцы в этом виноваты, а российские заградительные пошлины, защита всякого АвтоВАЗа. Потому что АвтоВАЗ производит достаточно дешевые машины, в дорогом сегменте в России нет конкуренции, российский автопром не производит ни одного премиального кроссовера — аналога, скажем, BMW X5.

А на BMW X3 или X5 в Москве и в городах-миллионниках ездил практически весь офисный планктон. Этим людям куда деваться? Они пересаживаются на китайские кроссоверы, которые по потребительским качествам похожи. Они хуже, но они похожи.



Автомобили китайских производителей перед погрузкой на экспорт в порту Яньтай. Фото: Zuma / TASS

— Если рынок дикий, как вы говорите, откуда тогда берутся новости о конкретных марках китайских машин? В 2024 году, дескать, Haval «просел», Exceed вообще хочет уйти, Lifan был популярен, теперь нет, а такие-то марки прижились... Откуда это берется? Это тоже неофициальная и «дикая» статистика?

— Да, часто это статистика, которую надо проверять, потому что она неизвестно откуда берется. Но у Haval, например, свое производство в России, они единственные, кто нормально, системно зашел в Россию еще до [спецоперации]. Все над ними смеялись, а сейчас, по сути, Haval вне конкуренции среди китайских брендов. У них тоже могут быть просадки, но они связаны не с качеством машин, а с рынком кредитования, о котором мы говорили в начале.

— Если показатели такие плохие из-за дорогих кредитов, если продажи падают, нельзя ли делать автомобили в России

подешевле? «Китайцы», которые продаются в России, все обязательно гигантские. Про «Искру» АвтоВАЗ с гордостью сообщает, что она на сколько-то сантиметров длиннее, чем другие модели. Можно ли как-то их удешевить? Или не позволяет вкус российских потребителей?

— Удешевить можно, конечно. Но если говорить об импортных автомобилях, мы все равно упремся в таможенную историю. И сколько ни удешевляй машину, в конечном счете она сильно дешевле продаваться не будет. Так, например, условный китайский аналог «Искры» будет стоить два миллиона рублей, а если ее всю облегчить, снять с нее вагон опций, то она будет стоить 1,7 миллиона. И при такой маленькой разнице никто не будет ее покупать, потому что за углом «всего» на 300 тысяч дороже «нормальная машина».

— **А за счет размеров, за счет объема двигателя? Можно ли продавать в России что-нибудь просто «помалолитражнее»? В Европе на здоровенных джипах ездят, как правило, или охотники, или те, кому надо возить еще и фургон с собственной лошадью.**

— Для россиянина машина — это не бытовой прибор. В России по-прежнему существует определенный культ автомобиля. В советское время был дикий дефицит автомобилей, и до сих пор считается, что водить машину — это еще и престижно. Именно по этой причине средняя стоимость автомобиля в России выше, чем в Европе, притом что зарплаты ниже в десять раз. В России машину дешевле 20 тысяч евро просто не купят. А если машине 15 лет, то она считается суперстарой. Я сейчас живу во Франции, и здесь еще поди найди человека, у которого машина дороже 20 тысяч евро. И вся Франция ездит на машинах, которым по 15–20 лет. И никто не комплексует на эту тему, потому что никто не делает из машины культа.

По этой же причине в России так много разговоров про

автопром. Для россиянина пересесть, например, на более дешевую машину — это признак того, что жизнь дала трещину.

А как же на меня посмотрят соседи? В прошлом году ездил я на «Рендж Ровере», как же я теперь приеду на «Рено»? Для многих это психологический барьер. Для европейца — вообще не барьер.

— То есть если АвтоВАЗ начнет выпускать какие-нибудь улучшенные по характеристикам, но малолитражные машины, их все равно не будут покупать?

— Их будут покупать, но такой автомобиль не станет каким-нибудь «ультра-народным», если этот он не будет каким-то прямо очень хорошим. В России конца 1980-х — начала 1990-х были, например, очень популярны «восьмерки» и «девятки». Это была очень популярная серия «Жигулей», потому что это были реально хорошие машины. Они могли в чем-то уступать по надежности, но у них были настоящие преимущества на фоне конкурентов.

— Подтверждаю, я ездила на «девятке» и очень ее любила. И когда пришлось менять машину, я готова была купить новую «Ладу». Но они уже оказались ужасные.

— И сейчас у АвтоВАЗа нет машин, которые могли бы конкурировать с современным автомобилем 2025 года, привезенным из Европы или из Китая. Никакая «Лада Искра» не сможет. Потому что эти машины разделены просто огромная временная трещина. Это уже разные эпохи.

Российский дешевый автомобиль может быть популярным и

конкурентным только в том случае, если он будет реально хорошим. Пока на горизонте нет таких автомобилей. Шасси, на которых производятся все эти «Искры», все знают, что они неплохие, но они уже неактуальны.



Фото: Сергей Петров / NEWS.ru / ТАСС

— Почему АвтоВАЗ всю свою жизнь не может «перепрыгнуть» эту временную трещину? В чем проблема? Инженерной школы не хватает?

— Цикл производства автомобиля — это несколько лет. Грубо говоря, с момента, когда задуман выпуск новой машины, до собственно выпуска проходит лет пять. Сколько всего изменилось за последние пять лет в мире и в нашей стране?

— Да уж...

— О том и речь. И когда российские автозаводы в прессе на полном серьезе рассказывают о своих планах, хочется хотеть.

Например, Горьковский автозавод чуть ли не раз в месяц выдает сообщение о том, что он выпустит обновленный микроавтобус «Соболь», полноприводную версию. Это очень конкурентная история, потому что полноприводных микроавтобусов в мире мало. Это прямо супервостребованная в России история, и потребители ждут, когда это уже произойдет.

Говорить об этом начали лет десять назад, еще когда в группе «ГАЗ» был Mercedes. За это время этот концепт-кар менял хозяев, менял поставщиков, каких только там не перечисляли в анонсах моторов, каких только не было там коробок передач.

В итоге это все скатилось к тому, что кузову уже 10 лет, ничего не меняется. А вся агрегатная база с мерседесовской начинки скатилась уже давным-давно на китайскую. И никто не понимает, что будет в конечном счете и будет ли.

Сейчас они будто бы даже начали производить эту машину, стоит она в районе пяти миллионов, это очень дорого, и уже никто не заикается о том, что ее будет покупать частный клиент. За такие деньги ее купят или бюджетники, или военные. Вот к этому все пришло за 10 лет разговоров о нашем собственном полноприводном микроавтобусе. И понятно, что продажи этой машины будут минимальны, и без госдотаций завод не сможет ее производить. Точно так же — завод УАЗ: сейчас он живет только за счет того, что идет [спецоперация].

— У Горьковского автозавода была когда-то довольно приличная машина «Волга Сайбер».

— Это было очень и очень давно, лет двадцать прошло.

— Но это было, она прилично выглядела, ее хвалили эксперты, называли только один недостаток — неадекватно высокую цену. Что случилось с этим проектом?

— Volga Siber тоже была не российской разработкой, это была американская машина.

— Но ведь хорошая?

— Хорошая. Но это была все та же история: уже снятый с производства в Америке автомобиль. Просто выкупили производственные мощности, поставили их на ГАЗе и думали, что будут выпускать американские автомобили под российским брендом. Но устаревший американский автомобиль на тот момент был никому не интересен, потому что были открыты границы, можно было привезти из-за границы подержанный «Мерседес» и вообще что угодно. Эти машины покупали в основном только какие-то компании, вроде РЖД.

— Ну вот границы уже три года как практически закрыты — в смысле импорта автомобилей. Стало ли у российского автопрома больше шансов на успех?

— Больше их точно не стало. Пока есть государственная подпитка, автозаводы будут барахтаться просто потому, что ничего другого делать они не умеют.

А в целом видны огромные проблемы. Например, большая часть комплектующих — китайские, и за последние три года автозаводы собрали огромное количество машин с очень нестабильным качеством. Потому что поставщики постоянно менялись.

Грубо говоря, две партии абсолютно одинаковых с виду автомобилей могут иметь технически большие различия. И когда случается какая-то поломка, происходит какой-то гарантийный случай, крайним выступает дилер. Клиент обращается к дилеру, и если тот не может в законный срок починить машину, клиент вправе вернуть автомобиль. И многие этим пользуются. И очень у многих дилеров возникли большие проблемы, потому что деталей на складе нет, а завод не хочет быстро компенсировать издержки. И продажи у дилеров маленькие.

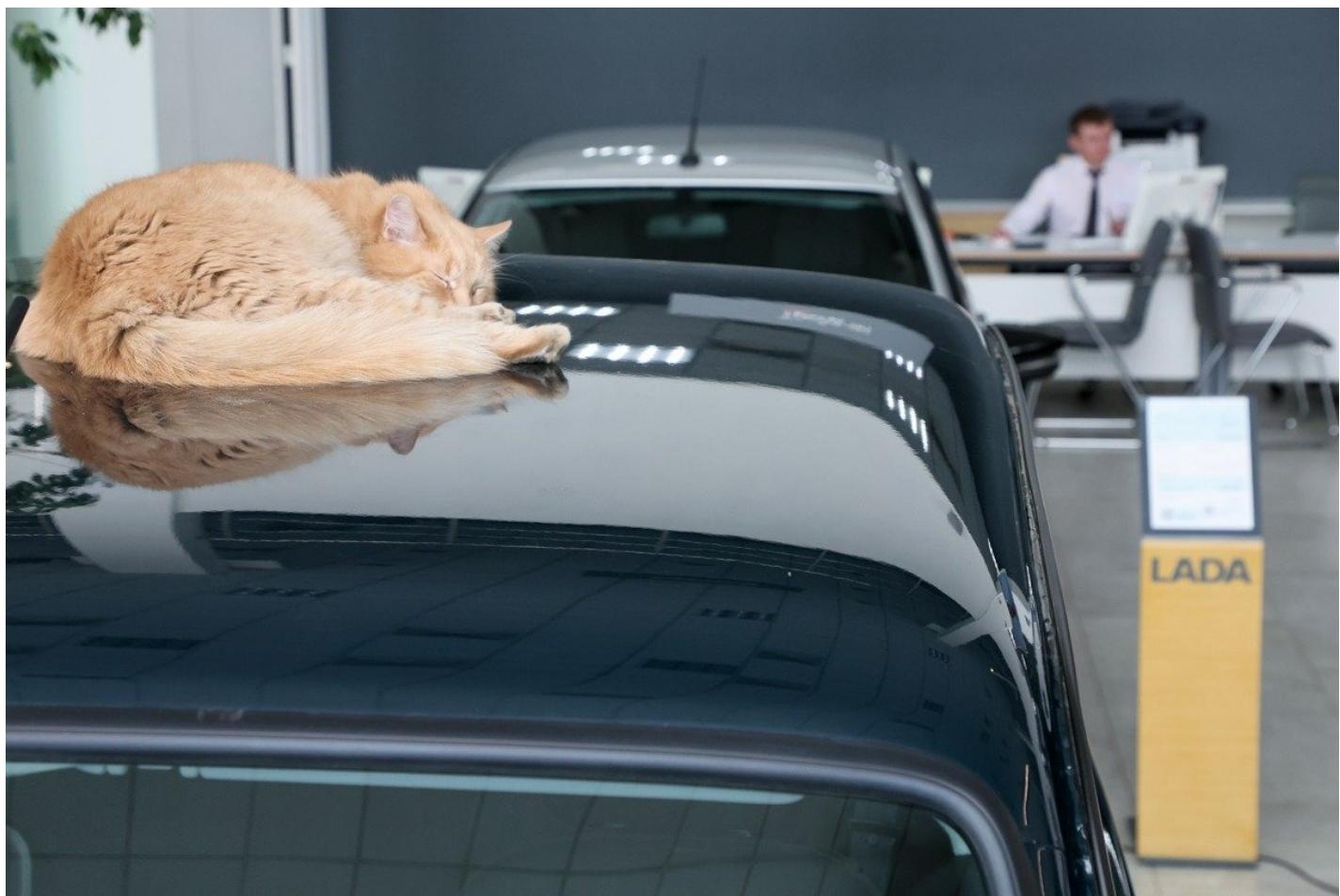


Фото: Алексей Булкин / NEWS.ru / ТАСС

— Вы говорите про машины АвтоВАЗа?

— Да, я говорю про относительно благополучный кейс, когда вроде бы все хорошо, есть даже государственная поддержка. На дилерских конференциях, а они доступны в YouTube, я вижу, как дилеры хватаются за голову.

— Что-то можно все-таки сделать с российским автопромом? Пошлины на иномарки, госдотации — это всё, как выяснилось, не работает. Это вообще решаемая проблема? Может быть, корейские бренды вернутся? Или останутся только плохие «Жигули» и плохие «китайцы»?

— Я думаю, что на рынке будет сохраняться турбулентность, мы будем постоянно видеть новости о том, что одни пришли, другие ушли. И, конечно, никакой крупный бренд в Россию сейчас не придет, особенно после того, когда их заводы, постояв два-три года, вдруг поменяли собственников на российских. Я не могу представить, зачем глобальному автомобильному бренду сейчас нужно приходить на российский рынок. После пережитого три года назад.

К тому же не нужно переоценивать российский автомобильный рынок: он маленький. У нас страна большая по территории, но рынок маленький. Для Китая наш рынок вообще незаметен, это очень маленький процент от их внутреннего рынка, вам достаточно просто набрать в Гугле «продажи новых автомобилей в Китае», чтобы в этом убедиться.

Для глобальных автопроизводителей риски работы с Россией несопоставимы с тем доходом, который они могут здесь получить.

В 1990-е годы — тогда так или иначе действительно многие бренды боролись за то, чтобы выйти на российский рынок и застолбить на нем место, потому что все думали, что это будет растущая экономика. И они были в чем-то правы. Но сейчас нет такой тенденции.

Я говорил много раз и повторю: основная ошибка была в том,

что когда начали массово уходить все эти бренды, нужно было вообще отменить таможенные платежи за подержанные автомобили. Не вводить все эти утилизационные сборы и так далее, а дать людям возможность самим решить эту проблему. Люди бы сами, в обход всех санкций, начали, как в 1990-е годы, ввозить любую технику дешево со всего мира. Машины на российском рынке подешевели бы раза в два.

* Внесена Минюстом РФ в реестр «иноагентов».

ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:



[Такси – это не роскошь. Это очень дорогой эконом](#)

Пока в Китае запускают летающее такси, в России запрещают даже те авто, которые могут ездить

12:05, 7 апреля 2025,