

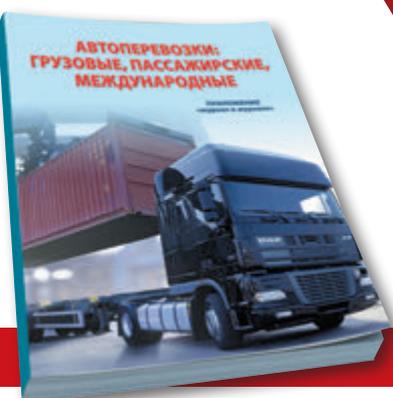
# JAC MOTORS



4/2023

# ГРУЗОВОЕ И ПАССАЖИРСКОЕ АВТОХОЗЯЙСТВО

ежемесячный производственно-технический журнал



ПРИЛОЖЕНИЕ «АВТОПЕРЕВОЗКИ: ГРУЗОВЫЕ — ПАССАЖИРСКИЕ — МЕЖДУНАРОДНЫЕ»

## ФИНАНСЫ И АНАЛИТИКА

### Транспорт в России. Итоги 2022 года и векторы развития в будущем. Часть 1 ..... 5

В статистическом сборнике Федеральной службы государственной статистики (Росстат) были подготовлены основные показатели, характеризующие состояние транспорта России за 2022 г. Основываясь на данной информации, мы предлагаем вниманию читателей выборку по положению дел в автотранспортной отрасли.

## АВТОБИЗНЕС

### Рейтинги «Авто года в России»: выбор автомобиля в новых реалиях. Часть 2 ..... 19

В ТАСС состоялась пресс-конференция, посвященная презентации и обсуждению результатов ежегодного масштабного онлайн-исследования «Рейтинги Авто года в России». Председатель премии «Автомобиль года в России» Владимир Безукладников, директор Евразийского бюро Медиакорпорации Китая Вань Бинь, советник и официальный представитель Евразийского делового совета по Ирану Мирзаи Гази Аббас Мослем и журналист, автоэксперт Игорь Моржаретто назвали лучшие модели авто в основных сегментах опроса, а также рассказали о состоянии, проблемах и перспективах российского авторынка и ключевых изменениях потребительских пристрастий.

## НАУЧНЫЕ ИЗЫСКАНИЯ, РАЗРАБОТКИ, ПАТЕНТЫ

### Исследование выявило углеродные издержки для самоуправляемых автомобилей ..... 31

Широкое внедрение самоуправляемых автомобилей приведет к значительному увеличению выбросов углерода без изменений в их конструкции, показало исследование Массачусетского технологического института.

## ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

### Мониторинг автотранспорта: обязанность по закону и осознанная необходимость ..... 37

Для некоторых категорий автотранспорта мониторинг является обязательным по закону, для других — добровольным. Почему же так стремительно растет спрос на системы мониторинга автотранспорта? Что он позволяет оценивать владельцам автопарков, как помогает оптимизировать затраты на содержание автопарка и перевозки, оправдываются ли финансовые вложения в установку систем мониторинга? На эти и другие вопросы ответил директор мастерской «ЛАТ-Телематика» Дмитрий Анатольевич Корявых, которая занимается установкой, обслуживанием и ремонтом тахографов, а также внедрением систем мониторинга транспорта.



## ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ И САМОДВИЖУЩИЙСЯ ТРАНСПОРТ

### Мировая премьера автомобиля HOLON ..... 41

HOLON, новый бренд группы компаний BENTELER, впервые представит свой автономный, полностью электрический и универсальный робокар на выставке потребительской электроники (CES) 2023 в Лас-Вегасе. Автомобиль является первым в мире автономным транспортным средством, построенным в соответствии с автомобильными стандартами — другими словами, лидером в области безопасности, комфорта при езде и качества производства. Двигатель HOLON работает автономно и развивает максимальную скорость 60 км/ч. Его запас хода составляет около 290 километров.

### ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

#### Легко ли водить машину в Японии? ..... 44

Перед вами вторая статья в серии материалов об автомобилестроении Японии. Страна Восходящего солнца, как никто другой в мире, попадает под действие выражения «Восток — дело тонкое». Вождение в Японии тоже требует некоторых специальных навыков и соблюдения административных процедур.

### ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО И НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ

#### О внесении изменений в Правила применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия. .... 51

Постановление Правительства Российской Федерации от 15 июля 2022 г. № 1269

#### Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года ..... 57

Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2035 года (далее — Стратегия) определяет основные направления государственной политики по развитию автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2035 года.

#### Редакционная коллегия:

**Бабанов С. А.**, д-р мед. наук, профессор ФГБОУ ВО «Самарский государственный медицинский университет» Министерства здравоохранения Российской Федерации (г. Самара);  
**Курганов В. М.**, д-р техн. наук, профессор МАДИ (ГТУ);  
**Артамонов А. А.**, канд. физ.-мат. наук, науч. сотр. НИЦ Космической Медицины ФГБУ ФМБЦ им. Бурназяна ФМБА РФ;  
**Жаров Е. В.**, канд. экон. наук, юрист, управляющий партнер Zharov Group;  
**Севостьянов А. Л.**, канд. техн. наук, доцент, заведующий кафедрой «Эксплуатации машинно-тракторного парка и тракторы», ОГАУ (г. Орел)

#### Редакционный совет

**Беликов Р. П.**, канд. техн. наук, доцент ОГАУ (Орел);  
**Володарская Н. И.**, канд. с/х наук;  
**Воробьев Г. Б.**, главный редактор журнала «Грузовое и пассажирское автохозяйство»;  
**Корявых Д. А.**, директор ООО «ЛАТ-Телематика» (Санкт-Петербург)  
**Лурье А. Б.**, директор фирмы «UAB Selfus» (Вильнюс, Литва);  
**Маркина И. В.**, канд. техн. наук, генеральный директор компании «МаМоНТ»;  
**Нежемлин Ю. Н.**, начальник Управления автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;  
**Пашин Н. П.**, директор ФГУ «Всероссийский центр охраны труда»

ISSN 2074-7462

ЖУРНАЛ

«Грузовое и пассажирское автохозяйство»  
№ 4 (240)/2023

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-82444 от 10.12.2021

#### Учредитель

Научно-образовательное учреждение Академия общественно-экономических наук и предпринимательской деятельности (117049, г. Москва, Ленинский пр-т, д. 4, стр. 1 А), ЗАО «Арманд-Трейд» (107076, г. Москва, ул. Богородский Вал, д. 6, корп. 1), ЗАО «СвязьПромРегион» (127410, г. Москва, Алтуфьевское ш., д. 52), Некоммерческое партнерство помощи инвалидам «ПРОСВЕЩЕНИЕ» (119049, г. Москва, ул. Донская, д. 4, стр. 1)

#### Издатель

© Издательский Дом «Панорама»  
127015, г. Москва, Бумажный проезд,  
д. 14, стр. 2, подъезд 3, а/я 27  
www.panor.ru

#### Генеральный директор ИД «Панорама» –

Председатель Некоммерческого фонда содействия развитию национальной культуры и искусства  
**Москаленко К. А.**

#### Издательство «Транспорт и связь»

127015, г. Москва, Бумажный проезд, д. 14, стр. 2,  
подъезд 3, а/я 27, тел.: 8 (495) 274-22-22 (многокан.)  
www.transizdat.com

#### Главный редактор журнала

**Воробьев Г. Б.**  
E-mail: gra@panor.ru

Верстка Кулакова Г. А.

Корректор Трофименко Л. Н.

#### Журнал распространяется через подписку.

Оформить подписку с любого месяца можно:

1. На нашем сайте panor.ru.
2. Через нашу редакцию по тел. 8 (495) 274-22-22 (многоканальный) или по заявке в произвольной форме на адрес: podpiska@panor.ru.
3. По официальному каталогу Почты России «Подписные издания» (индекс — П7308).
4. По «Каталогу периодических изданий. Газеты и журналы» агентства «Урал-пресс» (индекс на полугодие — 36986).

#### Отдел подписки:

тел./факс: 8 (495) 274-22-22 (многокан.),  
e-mail: podpiska@panor.ru

Журнал издается под эгидой Международной академии транспорта, энергетики и связи

Подписано в печать 17.04.2023 г.

Отпечатано в типографии  
ООО «ПРОФПРИНТ», 117437,  
117437, Москва, ул. Профсоюзная, д. 104  
Установочный тираж 5000 экз.

Цена свободная.

Приглашаем авторов к сотрудничеству. Материалы публикуются на безгонорарной основе.

## **ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ**

### **Принципы лоу-костов: как применить эту модель в автобусных перевозках. Часть 2 . . . . . 66**

В этой статье продолжаем рассказ о том, какие новшества в работе авиакомпаний-лоукостеры можно перенять для лоукост-модели в автобусных перевозках. Автобусные перевозчики должны по-новому посмотреть на свой бизнес и попытаться, по возможности, перенять передовой мировой опыт организации и управления.

### **По Японии без личного автомобиля . . . . . 71**

Если и есть страна, которой для перемещений граждан не нужны автомобили, то это Япония. Множество автобусов и очень плотная сеть железных дорог, не имеющая аналогов в мире. В продолжение темы транспорта в зарубежных странах, предлагаем вашему вниманию данный материал.

## **ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ**

### **Пломба пломбе рознь . . . . . 74**

Доставка различных грузов к месту назначения сопровождается немалым количеством мероприятий, связанных со складской обработкой, оформлением необходимых документов, погрузочно-разгрузочными работами и так далее. Согласно Постановлению Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 (ред. от 30.12.2022) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации», пломбирование грузов также является частью этих процессов.

## **ЦИФРЫ И ФАКТЫ**

### **Дайджест Минтранса России . . . . . 83**

Цифровые решения на пассажирском транспорте, перспективы создания новых сервисов, лучшие региональные и корпоративные практики и их использование для развития внутреннего туризма обсудили на круглом столе, прошедшем в Совете Федерации и организованном при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации и Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика». Об этом и других мероприятиях, читайте в этом материале.

## **ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО И НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ**

### **Новые документы по охране труда и пожарной безопасности за март 2023 года . . . . . 93**

Всего добавлены и обновлены свыше 1,5 тысяч документов. Вашему вниманию предлагаются наиболее актуальные из тех, что включены в систему «Техэксперт».



# ТРАНСПОРТ В РОССИИ. ИТОГИ 2022 ГОДА И ВЕКТОРЫ РАЗВИТИЯ В БУДУЩЕМ. Часть 1



**В статистическом сборнике Федеральной службы государственной статистики (Росстат) были подготовлены основные показатели, характеризующие состояние транспорта России за 2022 г. Основываясь на данной информации, мы предлагаем вниманию читателей выборку по положению дел в автотранспортной отрасли. Обращаем ваше внимание, что статистическая информация приводится в динамике, за период 2010 г., 2015 г., 2019–2021 гг.**

**Р**осстатом сборник подготовлен на основе данных федеральных статистических наблюдений, осуществляемых в соответствии с федеральным планом статистических работ, при участии Министерства внутренних дел Российской Федерации, Федеральной службы по надзору в сфере транс-

порта, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального дорожного агентства, Федерального агентства морского и речного транспорта, Федеральной таможенной службы.

В разделе «Основные экономические показатели транспорта» приведены сведения об инвестициях, вводе

в действие производственных мощностей, основных фондов, производстве, экспорте и импорте транспортных средств, тарифах на услуги транспорта, о финансовых результатах деятельности организаций транспорта.

Приведена информация о численности и заработной плате работников транспорта, о подготовке специали-

стов образовательными учреждениями по специальностям эксплуатации транспорта.

В отдельный подраздел выделены сведения об аварийности на транспорте.

Некоторые показатели по России представлены в сопоставлении с зарубежными странами с использованием информации Статкомитета СНГ.

Таблица 1

### Основные экономические показатели транспорта (в фактически действовавших ценах)

	2010	2015	2019	2020	2021
	Миллиардов рублей				
Валовая добавленная стоимость отрасли «Транспорт и связь» (в текущих основных ценах) <sup>1</sup>	3662,5	6033,7	-	-	-
Валовая добавленная стоимость отрасли «Транспортировка и хранение» (в текущих основных ценах) <sup>2</sup>	-	4986,1	6743,4	6158,1	7069,9
Среднегодовая численность работников организаций, млн человек <sup>3</sup>	3,3	3,2	3,3	3,2	3,3
Наличие основных фондов (на конец года; по полной учетной стоимости) <sup>4;5</sup>	8633,2	14660,8	22 117,8	23 582,0	25 157,7
Инвестиции в основной капитал <sup>6</sup>	2071,1	2143,6	3308,7	3113,3	3723,1
Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) организаций <sup>4;7</sup>	445,3	148,9	1173,2	348,9	1 013,9
Объем транспортных услуг населению	940,5	1481,5	2081,6 <sup>9</sup>	1 389,5	1 997,5
Удельный вес в экономике, процентов					
Валовая добавленная стоимость отрасли «Транспорт и связь» (в текущих основных ценах) <sup>1</sup>	9,1	8,1	-	-	-
Валовая добавленная стоимость отрасли «Транспортировка и хранение» (в текущих основных ценах) <sup>2</sup>	-	6,7	6,8	6,4	6,0
Среднегодовая численность работников организаций, млн человек <sup>3</sup>	7,1	7,1	7,5	7,5	7,6
Наличие основных фондов (на конец года; по полной учетной стоимости) <sup>4;5</sup>	18,4	16,5	16,8	16,4	15,6
Инвестиции в основной капитал <sup>6</sup>	22,6	15,5	17,1	15,3	16,2
Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) организаций <sup>4;7</sup>	7,0	2,0	7,1	2,6	3,0
Объем транспортных услуг населению <sup>8</sup>	19,0	18,4	19,8 <sup>9)</sup>	15,0	17,6

<sup>1</sup> Данные рассчитаны на основе ОКВЭД-2007. Данные за 2010 г. сформированы с учетом положений СНС 1993 года, за 2015 г. — СНС 2008 года.

<sup>2</sup> Данные рассчитаны на основе ОКВЭД2 и сформированы с учетом положения СНС 2008 года.

<sup>3</sup> Данные по виду экономической деятельности «Транспортировка и хранение» в соответствии с ОКВЭД2.

<sup>4</sup> Данные за 2010, 2015, гг. приведены по видам экономической деятельности в соответствии с ОКВЭД-2007, с 2019 г. — ОКВЭД2.

<sup>5</sup> По коммерческим организациям, без субъектов малого предпринимательства (с учетом добровольной переоценки).

<sup>6</sup> Данные за 2010, 2015 гг. приведены в соответствии с ОКВЭД-2007, с 2019 г. — ОКВЭД 2.

<sup>7</sup> По коммерческим организациям, без субъектов малого предпринимательства; по данным бухгалтерской отчетности.

<sup>8</sup> Удельный вес в общем объеме платных услуг населению.

<sup>9</sup> Данные уточнены за счет расширения круга административных источников (данные ФНС России о доходах самозанятых; данные ККТ ФНС России для верификации информации об объеме отдельных видов платных услуг населению; данные лицензирующих органов и министерств для актуализации каталога респондентов).

**Труд и оплата труда**

**Среднегодовая численность** работников организаций включает работавших по трудовому договору и выполнявших постоянную, временную или сезонную работу без учета внешних совместителей, женщин, находящихся в отпусках по беременности и родам, лиц, находившихся в отпусках в связи с усыновлением ребенка со дня рождения усыновленного ребенка, а также в отпусках по уходу за ребенком, работников, обучающихся в образовательных организациях и находившихся в дополнительном отпуске без сохранения заработной платы, а также поступающих образовательные организации, находившихся в отпуске без сохранения заработной платы для сдачи вступительных экзаменов в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В численность **принятых** работников включаются лица, зачисленные в отчетном периоде в организацию приказом (распоряжением) о приеме на работу. В численность **выбывших** включаются все работники, оставившие работу в организации независимо от оснований, уход или перевод которых оформлен приказом (распоряжением).

**Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций** за год исчисляется делением фонда начисленной заработной платы на среднесписочную численность работников и на 12 месяцев. Пособия, получаемые работниками из государственных внебюджетных фондов, не включаются в фонд заработной платы и среднемесячную заработную плату.

Таблица 2

**Среднегодовая численность и среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение»**

	Среднегодовая численность работников организаций, тыс. человек			Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций, тыс. руб.		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
<b>Транспортировка и хранение — всего</b>	<b>3285,7</b>	<b>3248,7</b>	<b>3273,6</b>	<b>51,2</b>	<b>52,9</b>	<b>58,4</b>
из них по видам деятельности:						
автомобильный грузовой транспорт и услуги по перевозкам	497,4	486,0	548,3	39,3	39,2	43,8
складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность	1150,8	1157,2	1145,6	50,4	52,4	59,1

Таблица 3

**Движение работников в организациях транспорта<sup>10</sup>**

	2010	2015	2019	2020	2021
<b>Принято работников</b> в течение года:					
тыс. человек	655,9	513,1	574,1	481,2	613,7
в процентах к списочной численности работников	28,5	23,3	26,0	22,0	28,6
<b>Выбыло работников</b> в течение года:					
тыс. человек	679,0	593,9	586,0	527,2	649,0
в процентах к списочной численности работников	29,5	27,0	26,5	24,1	30,3
в том числе в связи с сокращением численности персонала:					
тыс. человек	26,6	28,2	14,2	15,0	14,1
в процентах к списочной численности работников	1,2	1,3	0,6	0,7	0,7

<sup>10</sup> Без субъектов малого предпринимательства.

Данные о заработной плате и распределении численности работников по полу, **категориям персонала и группам занятий** подготовлены по материалам выборочного обследования организаций (без субъектов малого предпринимательства и без организаций с численностью менее 15 человек), которое проводится с периодичностью 1 раз в 2 года за октябрь (по нечетным годам).

По категориям персонала и группам занятий обследованию подлежали работники списочного состава, отработавшие на полной ставке (должностном окладе) все рабочие дни октября. В заработную плату работников

не включались вознаграждения за год, за выслугу лет, выплачиваемые раз в году, единовременные премии и поощрения, а также другие выплаты, не носящие регулярный характер. Квартальные и полугодовые выплаты включались в размере, приходящемся на один месяц.

Группировка работников по группам занятий осуществлена на основании Общероссийского классификатора занятий (ОКЗ ОК 010-2014, введен в действие с 1 июля 2015 г.), по категориям персонала — в соответствии с Общероссийским классификатором профессий рабочих, должностей служащих и тарифных разрядов (ОКПДТР).

Таблица 4

**Средняя начисленная заработная плата работников организаций по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение» по категориям персонала, формам собственности и полу в 2021 г. (по данным выборочного обследования за октябрь; без субъектов малого предпринимательства)**

	Средняя заработная плата, рублей			Отношение заработной платы женщин к заработной плате мужчин, процентов	Распределение численности работников по полу, процентов	
	все	мужчины	женщины		мужчины	женщины
<b>Все работники</b>						
все формы собственности	59 467	64 467	49 300	76,5	67,0	33,0
государственная и муниципальная	52 664	59 283	42 300	71,4	61,0	39,0
негосударственная	66 913	69 172	60 616	87,6	73,6	26,4
<b>руководители</b>						
все формы собственности	102 662	118 698	76 499	64,4	62,0	38,0
государственная и муниципальная	79 004	97 440	59 704	61,3	51,1	48,9
негосударственная	130 688	135 903	115 159	84,7	74,9	25,1
<b>специалисты</b>						
все формы собственности	71 204	83 086	59 919	72,1	48,7	51,3
государственная и муниципальная	65 479	77 798	54 928	70,6	46,1	53,9
негосударственная	77 228	88 079	65 742	74,6	51,4	48,6
<b>другие служащие</b>						
все формы собственности	42 645	51 010	38 973	76,4	30,5	69,5
государственная и муниципальная	35 603	41 305	34 337	83,1	18,2	81,8
негосударственная	48 298	54 514	44 084	80,9	40,4	59,6
<b>рабочие</b>						
все формы собственности	49 429	53 528	36 048	67,3	76,6	23,4
государственная и муниципальная	44 867	50 757	31 106	61,3	70,0	30,0
негосударственная	54 529	56 115	46 295	82,5	83,8	16,2

Таблица 5

Средняя начисленная заработная плата работников организаций по виду экономической деятельности «транспортровка и хранение» по группам занятий и полу в 2021 г. (по данным выборочного обследования за октябрь; без субъектов малого предпринимательства)

	Средняя заработная плата, рублей			Отношение заработной платы женщин к заработной плате мужчин, процентов	Распределение численности работников по полу, процентов	
	всего	мужчины	женщины		мужчины	женщины
Руководители	99 416	116 569	76 649	65,8	57,0	43,0
Специалисты высшего уровня квалификации	70 341	81 787	62 259	76,1	41,4	58,6
Специалисты среднего уровня квалификации	81 051	93 471	54 020	57,8	68,5	31,5
Служащие, занятые подготовкой и оформлением документации, учетом и обслуживанием	37 431	51 421	34 137	66,4	19,1	80,9
Работники сферы обслуживания и торговли, охраны граждан и собственности	47 852	52 441	45 625	87,0	32,7	67,3
Квалифицированные рабочие промышленности, строительства, транспорта и рабочие родственных занятий	50 688	51 644	40 919	79,2	91,1	8,9
Операторы производственных установок и машин, сборщики и водители	55 992	57 075	41 655	73,0	93,0	7,0
из них:						
Водители грузового и пассажирского транспорта легковых автомобилей, фургонов и мотоциклов	54 334	54 308	57 318	105,5	99,1	0,9
Водители грузового и пассажирского транспорта	49 316	49 830	47 365	95,1	79,1	20,9
Операторы подвижного оборудования	57 118	58 094	42 917	73,9	93,6	6,4
Неквалифицированные рабочие	35 425	39 454	31 891	80,8	46,7	53,3

Информация о численности работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, в организациях по транспортировке и хранению подготовлена по данным сплошного ежегодного обследования за состоянием условий труда и компенсациями за работу с вредными и (или) опасными условиями труда. **Удельный вес численности работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, в общей численности работников**, исчисляется делением численности работников, работающих под воздействием вредных и (или) опасных условий труда, на общую численность работников организаций соответствующих видов экономической деятельности (в процентах).

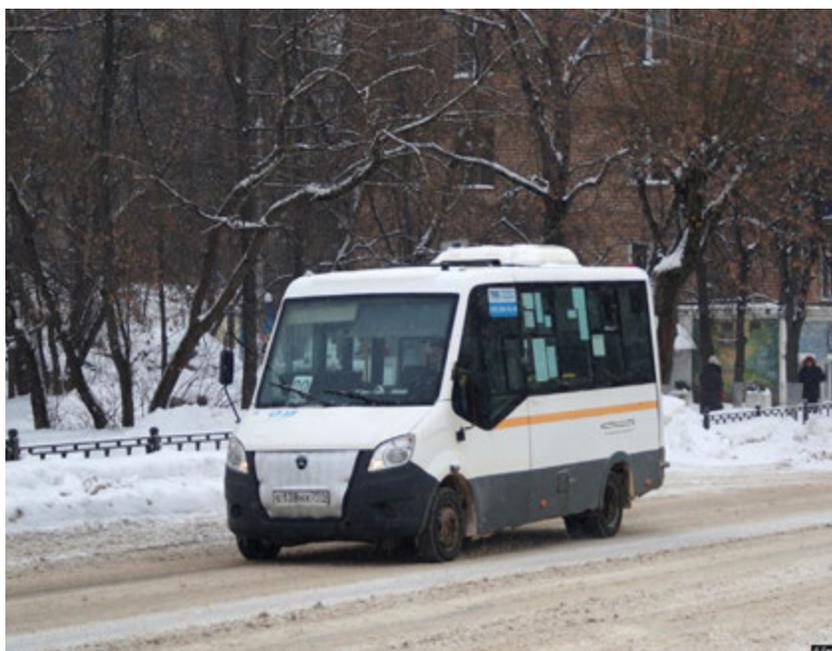


Таблица 6

Удельный вес численности работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда в организациях, по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение» (без субъектов малого предпринимательства; в процентах от общей численности работников организаций соответствующего вида деятельности; на конец года)

	2019	2020	2021
Занятые на работах с вредными и (или) опасными условиями труда	34,8	34,0	31,3
Занятые под воздействием факторов производственной среды:			
шума, ультразвука воздушного, инфразвука	13,6	13,5	11,3
вибрации (общей и локальной)	6,5	6,5	5,8
аэрозолей преимущественно фиброгенного действия	1,1	1,1	1,1
химического фактора	2,9	2,9	2,8
неионизирующего излучения	0,9	0,9	0,8
ионизирующего излучения	0,1	0,1	0,1
микроклимата	1,1	1,2	1,1
световой среды	0,8	0,7	0,6
биологического фактора	0,1	0,1	0,2
Занятые под воздействием факторов трудового процесса:			
тяжести-	17,2	17,2	17,2
напряженности	12,5	12,1	9,6

**Информация о распределении численности работников по размерам начисленной заработной платы, о медианном значении заработной платы** подготовлена по данным выборочного обследования организаций (без субъектов малого предпринимательства), которое проводится с периодичностью 1 раз в 2 года за апрель.

В апреле 2021 г. обследованием было охвачено около 7,8 тыс., или 45 % организаций (без субъектов малого предпринимательства) по виду экономической деятельности «Транспортировка и хранение».

Не включались работники, принятые и вышедшие в данном месяце, от-

сутствовавшие по болезни или уходу за больными, находившиеся в отпусках без сохранения заработной платы, внешние совместители, работники нечисленного состава. В заработную плату работников не включались вознаграждения за год и выплаты, не носящие регулярный характер. Квартальные и полугодовые выплаты включались в размере, приходящемся на один месяц.

**Медианное значение заработной платы** — значение заработной платы, расположенное в середине изучаемого массива, т. е. 50 % работников имеют заработную плату ниже этого значения и 50 % работников — выше.

Таблица 7

Распределение численности работников организаций по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение» по размерам начисленной заработной платы в 2021 г. (без субъектов малого предпринимательства; по данным выборочного обследования за апрель; в процентах)

1	По Российской Федерации
2	
<b>Все работники</b>	<b>100</b>
в том числе с начисленной заработной платой, руб.	
до 12 792,0	2,5
12 792,1–13 770,0	1,0

Окончание табл. 7

1	2
13 770,1–14 750,0	1,0
14 750,1–15 990,0	1,5
15 990,1–16 650,0	0,8
16 650,1–17 950,0	1,4
17 950,1–19 250,0	1,5
19 250,1–20 470,0	1,6
20 470,1–21 780,0	1,9
21 780,1–23 080,0	1,9
23 080,1–24 330,0	1,9
24 330,1–25 590,0	1,9
25 590,1–26 870,0	2,0
26 870,1–28 150,0	2,0
28 150,1–30 740,0	4,1
30 740,1–33 230,0	4,0
33 230,1–35 800,0	4,3
35 800,1–38 850,0	5,0
38 850,1–45 000,0	9,7
45 000,1–55 000,0	13,1
55 000,1–65 000,0	9,8
65 000,1–75 000,0	7,0
75 000,1–100 000,0	9,8
100 000,1–200 000,0	8,2
200 000,1–400 000,0	1,7
400 000,1–1 000 000,0	0,3
1 000 000,1–1 500 000,0	0,0
1 500 000,1–3 000 000,0	0,0
свыше 3 000 000,0	0,0
Соотношение средней заработной платы 10% работников с наибольшей и 10% работников с наименьшей заработной платой, в разгах	11,9
Медианное значение заработной платы, руб.	44 904

Таблица 8

**Выпуск бакалавров, специалистов, магистров государственными и муниципальными образовательными организациями высшего образования и научными организациями по специальностям и направлениям подготовки эксплуатации транспорта<sup>11</sup> (человек)**

	2019	2020	2021
<b>Выпуск по специальностям и направлениям подготовки эксплуатации транспорта — всего</b>	<b>29 720</b>	<b>28 972</b>	<b>28 566</b>
в том числе:			
технология транспортных процессов	5231	5122	5217
наземные транспортно-технологические комплексы	1568	1491	1441
эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов	7911	7640	7342
наземные транспортно-технологические средства	2372	2434	2244
транспортные средства специального назначения	189	234	201

<sup>11</sup> По данным Минобрнауки России; данные приведены в соответствии с перечнями специальностей и направлений подготовки высшего образования, утвержденными приказом Минобрнауки России от 12 сентября 2013 г. № 1061.

Таблица 9

**Выпуск специалистов среднего звена государственными и муниципальными образовательными организациями по специальностям эксплуатации транспорта<sup>12</sup> (человек)**

	2010	2015	2019	2020	2021
<b>Выпуск по специальностям эксплуатации транспорта — всего</b>	<b>41 605</b>	<b>39 390</b>	<b>45 484</b>	<b>45 182</b>	<b>40 258</b>
в том числе:					
техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта	23 319	22 761	25 154	24 221	19 986
техническая эксплуатация подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования	4366	3314	3954	3922	3762
организация перевозок и управление на транспорте	7345	7910	8996	9402	9379

Таблица 10

**Выпуск квалифицированных рабочих и служащих по профессиям транспорта<sup>13</sup> (тысяч человек)**

	2019	2020	2021
<b>Профессии транспорта — всего</b>	<b>33,7</b>	<b>33,2</b>	<b>32,9</b>
в том числе:			
техника и технологии наземного транспорта	32,2	31,7	31,4

**Инвестиции, основные фонды и ввод в действие производственных мощностей**

**Инвестиции в основной капитал** — совокупность затрат, направленных на строительство, реконструкцию (включая расширение и модернизацию) объектов, которые приводят к увеличению их первоначальной стоимости, приобретение машин, оборудования, транспортных средств, производственного и хозяйственного инвентаря, бухгалтерский учет которых осуществляется в порядке, установленном для учета вложений во внеоборотные активы, инвестиции в объекты интеллектуальной собственности; культивируемые биологические ресурсы.

Данные приведены без налога на добавленную стоимость.

**Индексы физического объема инвестиций** в основной капитал рассчитаны в сопоставимых ценах. В качестве сопоставимых цен приняты среднегодовые цены предыдущего года.

Информация об инвестициях в основной капитал размещена на официальном сайте Росстата по адресу: [rosstat.gov.ru/Статистика/Официальная статистика/Предпринимательство/Инвестиции/Инвестиции в нефинансовые активы](http://rosstat.gov.ru/Статистика/Официальная_статистика/Предпринимательство/Инвестиции/Инвестиции_в_нефинансовые_активы), а также в Единой межведомственной информационно-статистической системе (ЕМИСС) по адресу: [www.fedstat.ru/Ведомства/1. Федеральная служба государственной статистики/1.28. Инвестиции/1.28.7. Инвестиции в основной капитал](http://www.fedstat.ru/Ведомства/1.Федеральная_служба_государственной_статистики/1.28.Инвестиции/1.28.7.Инвестиции_в_основной_капитал) по полному кругу организаций с учетом экономики, не наблюдаемой прямыми статистическими методами.

<sup>12</sup> С 2015 г. — по данным Минпросвещения России; 2010, 2015 гг. — в соответствии с Общероссийским классификатором специальностей по образованию (ОКСО), утвержденным постановлением Госстандарта России от 30 сентября 2003 г. № 276-ст; с 2019 г. — в соответствии с перечнями профессий и специальностей среднего профессионального образования, утвержденными приказом Минобрнауки России от 29 октября 2013 г. № 1199.

<sup>13</sup> По данным Минпросвещения России.

**Основные фонды** — произведенные активы, подлежащие использованию неоднократно или постоянно в течении длительного периода, но не менее одного года, для производства товаров, оказания рыночных и нерыночных услуг, для управленческих нужд организации, либо для предоставления другим организациям за плату во временное владение и пользование, или во временное пользование. К основным фондам относятся здания, сооружения, машины, оборудование и транспортные средства, культивируемые биологические ресурсы животного и растительного происхождения и другие виды основных фондов.

**Износ основных фондов** — частичная или полная утрата основными фондами потребительских свойств и стоимости в процессе эксплуатации, под воздействием сил природы и вследствие технического прогресса.

**Степень износа основных фондов** — отношение накопленного к определенной дате износа имеющихся основных фондов (разницы их полной учетной и остаточной балансовой стоимости) к полной учетной стоимости основных фондов на ту же дату, в процентах.

**Ввод в действие мощностей** — показатель мощности (производитель-

ности, вместимости, пропускной способности, площади, протяженности и т. д.), созданной в результате осуществления инвестиций в основной капитал. Показываются в размерах, указанных в разрешениях на ввод объектов (мощностей) в эксплуатацию, оформленных в установленном порядке, в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации о градостроительной деятельности.

Данные о вводе мощностей включают ввод за счет строительства и реконструкции.

Информация по вводу в действие мощностей размещена на официальном сайте Росстата по адресу: [Таблица 11](http://rosstat.gov.ru/Статистика/Официальная_статистика/Предпринимательство/Строительство/Ввод_в_действие_зданий,_сооружений,_отдельных_производственных_мощностей,_жилых_домов,_объектов_социально-культурного_назначения,_а_также_в_Единой_межведомственной_информационно-статистической_системе_(ЕМИСС)_по_адресу:_www.fedstat.ru/Ведомства/1.Федеральная_служба_государственной_статистики/1.21.Строительство/1.21.2.Ввод_в_действие_производственных_мощностей,_объектов_капитального_строительства_(по_установленной_номенклатуре).</a></p>
</div>
<div data-bbox=)

**Инвестиции в основной капитал по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение»<sup>14</sup>**  
(в фактически действовавших ценах)

	Инвестиции в основной капитал (в фактически действовавших ценах), млрд руб.			Индексы физического объема инвестиций в основной капитал (в сопоставимых ценах), в процентах к предыдущему году		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
<b>Транспортировка и хранение — всего</b>	<b>2709,4</b>	<b>2597,5</b>	<b>3226,4</b>	<b>97,2</b>	<b>89,3</b>	<b>118,3</b>
из него по видам деятельности:						
автомобильный грузовой транспорт	57,6	52,4	125,6	69,6	85,0	в 2,3р.

<sup>14</sup> Без субъектов малого предпринимательства и объема инвестиций, не наблюдаемых прямыми статистическими методами.

Таблица 12

**Наличие основных фондов и степень износа основных фондов организаций по виду экономической деятельности «транспортровка и хранение»<sup>15</sup> (на конец года)**

	Основные фонды (по полной учетной стоимости), млрд руб.			Степень износа основных фондов, процентов		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
<b>Организации вида деятельности «Транспортировка и хранение» — всего</b>	<b>22 117,8</b>	<b>23 582,0</b>	<b>25 157,7</b>	<b>39,9</b>	<b>40,4</b>	<b>39,6</b>
из него по видам деятельности:						
Сухопутный и трубопроводный транспорт	14 406,8	13 194,6	13 261,8	43,0	43,8	42,7
из него:						
автобусный транспорт по регулярным внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам	381,9	421,3	372,7	55,9	55,4	51,4
перевозки автомобильным (автобусным) пассажирским транспортом в междугородном сообщении по расписанию	6,7	4,9	5,0	64,0	63,4	63,8
перевозки автомобильным (автобусным) пассажирским транспортом в международном сообщении по расписанию	0,7	1,3	0,3	51,3	67,2	76,9
троллейбусный транспорт по регулярным внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам	21,1	25,0	32,3	69,8	66,8	64,0
трамвайный транспорт по регулярным внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам	77,2	88,3	99,8	62,2	62,5	60,8
перевозка пассажиров метро	1999,1	2729,9	3169,6	15,3	14,3	15,3
автомобильный грузовой транспорт	321,2	373,5	480,3	48,5	53,3	50,0

Таблица 13

**Ввод в действие основных производственных мощностей транспорта**

	2010	2015	2019	2020	2021
Автомобильные дороги с твердым покрытием общего пользования, тыс. км	2,2	2,3	2,5	2,4	1,8
Троллейбусные линии (одиночные), км	8,6	–	7,8	–	–
Аэровокзалы, пропускная способность (пассажиров/час), человек	1949	1628	2120	600	975

**Производство, экспорт и импорт транспортных средств**

Таблица 14

**Производство основных видов транспортных средств**

	2010	2015	2019	2020	2021
Средства автотранспортные грузовые, тыс. шт.	156	128	156	143	186
Автобусы (включая средства автотранспортные пассажирские с числом мест для сидения не менее 10) <sup>16</sup> , тыс. шт.	40,9	36,4	–	–	–
Автобусы, имеющие технически допустимую максимальную массу более 5 т <sup>17</sup> , тыс. шт.	–	–	14,3	13,6	14,8
Автобусы, имеющие технически допустимую максимальную массу не более 5 т <sup>17</sup> , тыс. шт.	–	–	25,2	21,2	22,0
Автомобили легковые, тыс. шт.	1210	1215	1525	1262	1365
Троллейбусы, шт.	406	62	188	318	330

<sup>15</sup> По коммерческим организациям, без субъектов малого предпринимательства (с учетом добровольной переоценки).

<sup>16</sup> С 2019 года позиция не разрабатывается.

<sup>17</sup> С 2019 г. — в соответствии с изменениями, внесенными в ОКПД2.

**Экспорт товаров** — вывоз товаров с территории Российской Федерации без обязательства об обратном ввозе. Экспорт включает вывоз из страны товаров отечественного производства, а также реэкспорт товаров. К товарам отечественного производства относятся также товары иностранного происхождения, ввезенные в страну и подвергшиеся существенной переработке, изменяющей основные качественные или технические характеристики товаров. К реэкспортным товарам относятся товары, ранее ввезенные на территорию Российской Федерации, а затем вывезенные с этой территории без уплаты таможенных пошлин, налогов и без применения к товарам запретов и ограничений экономического характера.

Учет экспорта товаров производится по ценам франко-граница страны-экспортера (ФОб), т.е. в цену товара включаются расходы по его доставке

до сухопутной границы или до порта отгрузки страны экспортера.

**Импорт товаров** — ввоз товаров на территорию Российской Федерации без обязательства об обратном вывозе. В импорт включаются ввезенные товары, предназначенные для потребления в экономике страны, и товары, ввозимые на территорию государства в соответствии с режимом реимпорта. К реимпортным товарам относятся товары, вывезенные с территории Российской Федерации, а затем ввезенные на эту территорию без уплаты таможенных пошлин, налогов и без применения к товарам запретов и ограничений экономического характера.

Учет импорта товаров производится по ценам франко-граница страны-импортера (СИФ), т.е. в цену товара включаются расходы по страхованию и транспортировке товара до границы страны-импортера.

Таблица 15

**Экспорт транспортных средств<sup>18</sup> (миллионов долларов США)**

	2010	2015	2019	2020	2021
	<b>В страны СНГ<sup>19</sup></b>				
<b>Транспортные средства — всего</b>	<b>2207</b>	<b>2648</b>	<b>3611</b>	<b>3186</b>	<b>4067</b>
из них:					
автобусы	43,2	28,6	48,6	26,5	46,9
автомобили легковые	229	863	1230	873	1226
автомобили грузовые	162	230	234	202	216
авиационная техника	568	153	335	522	277

Таблица 16

	2010	2015	2019	2020	2021
	<b>В страны дальнего зарубежья</b>				
<b>Транспортные средства — всего</b>	<b>8191</b>	<b>9158</b>	<b>7331</b>	<b>7685</b>	<b>9882</b>
из них:					
автобусы	11,1	5,5	33,1	16,9	37,8
автомобили легковые	65,2	250	387	116	170
автомобили грузовые	138	222	152	101	140
авиационная техника	4291	5377	4483	5323	6668

Таблица 17

<sup>18</sup> По данным ФТС России с учетом взаимной торговли товарами с государствами-членами ЕАЭС. В состав государств-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) входят Республика Беларусь, Республика Казахстан (с 1 июля 2010 г.), Республика Армения (с 1 января 2015 г.), Киргизская Республика (с 12 августа 2015 г.).

<sup>19</sup> За 2010 г. — без учета данных о взаимной торговле с Республикой Казахстан за июль — декабрь 2010 г. в связи с отменой таможенного оформления товаров на российско-казахстанской границе с 1 июля 2010 г.

Импорт транспортных средств<sup>20</sup> (миллионов долларов США)

	2010	2015	2019	2020	2021
	Из стран СНГ <sup>21</sup>				
<b>Транспортные средства — всего</b>	<b>4481</b>	<b>1190</b>	<b>2474</b>	<b>2071</b>	<b>2677</b>
из них:					
автобусы	74,1	41,6	63,3	103	87,4
автомобили легковые	784	150	186	210	453
автомобили грузовые	638	353	759	370	791

Таблица 18

	2010	2015	2019	2020	2021
	Из стран дальнего зарубежья				
<b>Транспортные средства — всего</b>	<b>26788</b>	<b>20176</b>	<b>29882</b>	<b>27044</b>	<b>41888</b>
из них:					
автобусы	170	40,3	159	92,9	77,5
автомобили легковые	10751	6338	7723	5217	7546
автомобили грузовые	1205	485	1181	829	1489

**Финансы и тарифы**

**Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток)** — конечный финансовый результат, выявленный на основании бухгалтерского учета всех хозяйственных операций организаций. Представляет сумму прибыли (убытка) от продажи товаров, продукции (работ, услуг), основных средств, иного имущества организаций и прочих доходов, уменьшенных на сумму прочих расходов. Данные по сальдированному финансовому результату приводятся по кругу крупных и средних организаций, в фактически действовавших ценах, структуре и методологии соответствующих лет.

Информация о финансовой деятельности организаций размещена в Единой межведомственной информационно-статистической системе (ЕМИСС) по адресу: [www.fedstat.ru/Ведомства/1](http://www.fedstat.ru/Ведомства/1). Федеральная служба государственной статистики/1.32. Финансы, финансовая деятельность и информационное статисти-

ческое обеспечение оценки эффективности бюджетных расходов/1.32.3. Показатели, характеризующие имущественное и финансовое положение организаций.

**Индекс тарифов на грузовые перевозки** характеризует изменение фактически действующих тарифов на грузовые перевозки за отчетный период без учета изменения за этот период структуры перевезенных грузов по виду и размеру отправки груза, скорости доставки, расстоянию перевозки, территории перевозки, типу подвижного состава, степени использования его грузоподъемности и другим признакам.

По каждому виду транспорта регистрируются тарифы на услуги-представители. За услугу-представитель принимается перевозка одной тонны массового груза определенным видом транспорта на фиксированное расстояние. Регистрация тарифов осуществляется в выборочной совокупности транспортных организаций.

<sup>20</sup> По данным ФТС России с учетом взаимной торговли товарами с государствами-членами ЕАЭС. В состав государств-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) входят Республика Беларусь, Республика Казахстан (с 1 июля 2010 г.), Республика Армения (с 1 января 2015 г.), Киргизская Республика (с 12 августа 2015 г.).

<sup>21</sup> За 2010 г. — без учета данных о взаимной торговле с Республикой Казахстан за июль — декабрь 2010 г. в связи с отменой таможенного оформления товаров на российско-казахстанской границе с 1 июля 2010 г.



Сводный индекс тарифов на грузовые перевозки всеми видами транспорта рассчитывается, исходя из индексов тарифов на перевозку грузов отдельными видами транспорта (железнодорожным, трубопроводным, морским, внутренним водным, автомобильным, воздушным), взвешенных на объемы доходов от перевозки грузов соответствующим видом транспорта за базисный период.

Информация об индексах тарифов на грузовые перевозки размещена:

— на официальном сайте Росстата по адресу <https://rosstat.gov.ru/Главная страница/Витрина данных/Инфляция/Индекс цен производителей/Индексы тарифов на грузовые перевозки/11522140300010200001> Индексы тарифов на грузовые перевозки/Конструктор отчета;

— в Единой межведомственной информационно-статистической системе (ЕМИСС) по адресу: [www.fedstat.ru/Ведомства/1](http://www.fedstat.ru/Ведомства/1). Федеральная служба

государственной статистики/ 1.29. Цены и тарифы/1.29.19. Индексы тарифов на грузовые перевозки/ Индексы тарифов на грузовые перевозки.

**Индекс тарифов на услуги пассажирского транспорта** является одним из субиндексов, рассчитанных в рамках индекса потребительских цен на товары и услуги (ИПЦ). Он характеризует изменение во времени общего уровня тарифов на услуги пассажирского транспорта для населения.

Информация об индексах тарифов на услуги размещена:

— в Единой межведомственной информационно-статистической системе (ЕМИСС) по адресу: [www.fedstat.ru/Главная страница/Ведомства/1](http://www.fedstat.ru/Главная страница/Ведомства/1). Федеральная служба государственной статистики/1.29. Цены и тарифы/1.29.3. Индексы потребительских цен (тарифов) на продовольственные, непродовольственные товары и услуги/ Индексы потребительских цен на товары и услуги.

Таблицы 19

**Расходы консолидированного бюджета российской федерации на развитие транспорта<sup>22</sup> (миллионов рублей)**

	Консолидированный бюджет Российской Федерации, всего	в том числе	
		федеральный бюджет	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации
2010	461 683	303 134	161 480
2015	664 992	304 980	400 544
2019	917 181	275 697	686 808
2020	1 040 369	323 267	758 648
2021	1 358 710	518 103	891 902

<sup>22</sup> По данным Федерального казначейства.

Таблица 20

**Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) деятельности и удельный вес убыточных организаций по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение»**

	Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) деятельности организаций транспорта, млрд руб.			Удельный вес убыточных организаций транспорта, процентов		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
<b>Организации вида деятельности «Транспортировка и хранение» — всего</b>	<b>1173,2</b>	<b>348,9</b>	<b>1013,9</b>	<b>32,5</b>	<b>37,4</b>	<b>30,4</b>
из него по видам деятельности:						
Деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам	11,1	18,9	43,5	26,4	29,2	22,8

Таблица 21

**Индексы тарифов на услуги транспорта (декабрь к декабрю предыдущего года; в процентах)**

	2010	2015	2019	2020	2021
<b>Грузовой транспорт — всего</b>	<b>133,1</b>	<b>111,5</b>	<b>101,5</b>	<b>105,2</b>	<b>104,8</b>
в том числе:					
автомобильный	103,7	106,4	102,1	97,0	103,5
<b>Услуги пассажирского транспорта — всего</b>	<b>108,7</b>	<b>110,7</b>	<b>106,1</b>	<b>101,1</b>	<b>109,6</b>
в том числе:					
автомобильный	107,2	108,6	105,0	104,0	107,1
из него:					
городской автобус <sup>23</sup>	111,6	112,1	105,7	105,9	106,5
междугородный автобус	106,6	107,8	104,0	102,6	105,7
городской электрический	114,4	112,7	104,2	105,2	105,6
из него:					
троллейбус	111,5	113,8	105,9	104,4	105,7
трамвай	111,5	114,4	103,9	105,8	105,3
метро	117,6	111,5	103,4	105,4	105,7
воздушный	110,4	117,0	112,7	90,7	116,9

<sup>23</sup> В 2010, 2015 гг. — городской муниципальный автобус.





# РЕЙТИНГИ «АВТО ГОДА В РОССИИ»: ВЫБОР АВТОМОБИЛЯ В НОВЫХ РЕАЛИЯХ. Часть 2

*Продолжение. Начало в № 3/2023*



*Chery Omoda C5*

В ТАСС состоялась пресс-конференция, посвященная презентации и обсуждению результатов ежегодного масштабного онлайн-исследования «Рейтинги Авто года в России». Председатель премии «Автомобиль года в России» Владимир Безукладников, директор Евразийского бюро Медиакорпорации Китая Вань Бинь, советник и официальный представитель Евразийского делового совета по Ирану Мирзаи Гази Аббас Мослем и журналист, автоэксперт Игорь Моржаретто назвали лучшие модели авто в основных сегментах опроса, а также рассказали о состоянии, проблемах и перспективах российского авторынка и ключевых изменениях потребительских пристрастий.



Кроссовер Changan UNI-K



Салон кроссовера Changan UNI-K

теристиками и правильно построенной маркетинговой стратегией китайский бренд может буквально за несколько месяцев занять заметные позиции среди потребительской аудитории.

Глубокое исследование высветило быстрое продвижение китайских автомобилей в России. В этой связи на конференцию был приглашен директор Евразийского бюро медиакорпорации Китая господин Ван Бинь.

Продолжим про исследования. Помимо автомобилей Chery и Changan UNI-K, в список самых технологичных китайских авто попали автомобили марки Omoda (модель C5). Она заняла девятое место, но при этом продажи этой машины начались только в конце ноября 2022 г. Таким образом, мы видим, как стремительно этот бренд продвигается в российских потребительских пристрастиях. Эти данные хорошо иллюстрируют, что при наличии продукта с хорошими потребительскими харак-



Салон кроссовера Chery Omoda C5

## СПРАВКА

По итогам 2022 года экспорт китайских автомобилей серьезно обогнал Германию, которая традиционно занимала второе место в мире по количеству поставляемых автомобилей на рынки других стран. Помимо этого автопром Китайской Народной Республики до минимума сократил разрыв с Японией, мировым лидером по экспорту машин. Эксперты практически не сомневаются в том, что Поднебесная вскоре окажется безоговорочным мировым лидером по экспорту машин.

За 2022 год Китай увеличил объем экспорта автомобилей на 54,4%, доведя его до 3,11 млн штук. Поставки на международный рынок китайских электромобилей выросли на 120% за год. Китай лидирует по поставкам легковых авто в Латинскую Америку и на Ближний Восток. В Евросоюзе первую строчку заняла Tesla с автомобилями, собранными в Китае, а также машинами европейских марок, которыми владеют компании из КНР, такие как Volvo.

В 2022 году два ведущих китайских концерна произвели почти 650 тысяч электромобилей. Это больше, чем три их конкурента вместе взятые. Сегодня в Китае делают не просто хорошие машины, а современные, технологичные, начиненные под завязку гаджетами и оригинальными «фишками». Стоят же они дешевле и уже прекрасно конкурируют на рынке в соотношении цена-качество. Мир проглядел технологический рывок Китая. Многие и не заметили успехов в освоении космоса. Узнав из новостей о том, что Китайская Народная Республика смогла самостоятельно завершить создание орбитальной обитаемой станции, разработанной и произведенной только в Китае.

За последнее время внедрены новейшие технологии беспилотных летательных аппаратов, на которых красуется табличка «Made in China». Ускоренными темпами развивается атомная и нефтегазовая промышленность, энергетика. Самолетостроение, скоростной железнодорожный транспорт. Поэтому нельзя рассматривать успехи китайского автопрома в отрыве от масштабных научно-технических преобразований современного Китая, которые реально произошли в этой стране за последние десятилетия.

Согласитесь, впечатляют результаты растущего китайского автомобильного экспорта. А попадает ли Россия в сферу интересов китайских экспортеров? И почему некоторые китайские автомобильные компании еще осторожно относятся к России? Опасаются ли они личных санкций Запада? Все это очень интересно.



Ван Бинь, директор Евразийского бюро медиакорпорации Китая

В вышеупомянутой справке, которая была подготовлена коллегами из КНР, сказано, что Китай за последние десятилетия совершил огромный технологический рывок и достиг успехов в освоении космоса, создании новых ядерных реакторов, разрабатываются уникальные решения в средствах связи. Стандарт 5G сейчас уже внедрен на территории всего Китая и здесь мы тоже являемся сегодня безусловным лидером. Беспилотные летательные аппараты и даже новые корабли, управляемые дистанционно и использующие искусственный интеллект, это объективная реальность сегодняшнего дня.

Общеизвестно, что в автомобильную промышленность интегрируются все новые технологии и передовые идеи. Поэтому в мире у нас все больше и больше людей выбирают продукцию китайского автопрома.

Рост производства электромобилей связан не только с модой на этот современный и удобный автотранспорт, но и с желанием руководства Китайской Народной Республики обеспечить сохранение природы. Хорошо помним, что еще совсем недавно над многими китайскими городами висел плотный смог, и люди очень страдали от нехватки чистого воздуха. Сегодня небо над всем Китаем стало намного чище. Конечно, еще есть проблемы, но главное, что мы знаем, как их решать и стремимся их решать, уверенно идем по этому пути.

Что касается главной темы сегодняшнего мероприятия, то мы очень рады тому, что в сложившихся условиях — ухода с российского рынка западных автобрендов, Китай смог реально оказать помощь нашим друзьям и партнерам, оперативно обеспечить замещение сбежавших брендов. Некоторые аналитики предполагают, что на российском рынке к концу этого года может появиться порядка 100 марок китайских автомобилей. Это будут машины, как говорят в России, на любой вкус и цвет, которые смогут удовлетворить потребности всех категорий. Не только потребительские потребности, но и промышленные.

Очень к месту подходит фраза о том, что путь в бизнес лежит через знания. Развитие китайско-российских отношений сегодня находится на беспрецедентно высоком уровне. Лидеры наших стран не раз заявляли о том, что великие народы России и Китая вместе смогут преодолеть любые вызовы современности. Поэтому хотел бы поблагодарить организаторов за то, что они смотрят на мир широко и перспективно. Ведь автомобиль — это тоже момент народной дипломатии. Садясь за руль, мы сливаемся с машиной душой и телом, становимся в этот период единым целым. Когда мы едем на автомобиле и доверяем ему свою жизнь, и это вызывает огромное доверие не только

к машине, но и к стране, которая эту машину представляет.

Сейчас мы обсуждаем вопрос инициативы сформировать китайский автокруг. Это очень хорошая идея. Медиакорпорация Китая в этом году представляет уже третий сезон телевизионного проекта. Называется он «Китайские автомобили года». Наши коллеги с телеканала «Большая Азия», которые вместе с Медиакорпорацией Китая ежедневно производят и размещают в эфире программу «Китайская панорама» откликнутся на эту инициативу, и мы вскоре сможем увидеть новую программу, посвященную не только развитию автомобильной промышленности Китая, но и всех смежных сфер, которые влияют на облик современной машины.

На вопрос как китайские экспортеры сейчас осторожно смотрят на российский рынок, наверное, некоторые исходят из чисто экономического принципа, потому что это частные предприятия. Они должны соблюдать свои интересы. И в определенной степени их поступки мы все понимаем, но в целом мы видим, что китайский народ поддерживает хорошее сотрудничество во всех областях с Российской Федерацией, и мы уверены, что такое сотрудничество будет только развиваться.

О том, что сейчас является ключевым сдерживающим фактором развития китайских компаний, в том числе автомобильных, на российском рынке и как эти препятствия можно преодолеть? Рассказал генеральный директор телеканала «Большая Азия» Александр Лебедев.

Совсем недавно, казалось, мы здесь встречались на мероприятии, которое проводил автомобиль «Шкода», было сказано, что не только мир, но и автопром разворачивается на Восток. Но уже тогда была понятна тенденция о том, что этот разворот осуществляется через Китайскую Народную Республику. Потому что Китай является безусловным драйвером не только в экономике, но и в политике сегодня.



*Александр Лебедев, генеральный директор телеканала «Большая Азия»*

Кроссовер Skoda Vision B



Мы знаем, что раздел мира идет по ментальному основанию. Это очень большой серьезный разговор и, наверное, будет способствовать еще большему углублению нашей интеграции. Сегодня мы выяснили, что отношения России и Китая, которые характеризуются Пекином и Москвой именно твердой как скала, очень уверенные в завтрашнем дне. И, наверное, сможем преодолеть перестроечные процессы.

Мы понимаем, что Китаем не рассматривается российский рынок как самый главный, самый объемный для не только автопрома, но и для других потребителей. Но то, что Ближний Восток по итогам года пропустил вперед марки китайские, это так. И это не просто статистика. Совсем недавно в Москве было подведение итогов российско-эмиратского делового совета. Мы работаем не только с Китаем. Китайский автопром сегодня предлагает машины на любой вкус и цвет. В ближайшее время не только автопром, но и вся экономическая система вообще поменяет свой вектор.

Уже в течение 2023 года абсолютно новую экономическую, политическую, самое главное — ментальных отношений. И то, что технологический рост Китая это не фейк, это сегодня так. Поэтому, когда говорят, «а как делать доверие китайскому автомобилю, конечно, хорошо, что есть 7 лет гарантии и 200 тысяч пробега», но классно, когда человек понимает, что Китай вчера и сегодня — это два разных бренда. И доверие складывается через понимание самой позиции, через знания.

Появление игроков из дружественных стран — это новые реалии российского автомобильного рынка. Например, иранские компании неоднократно декларировали выход на российский рынок. Произойдет ли это в новом 2023 году? О перспективах развития поставок автомобилей из Ирана рассказал Мирзаи Гази Аббас Мослем, советник и официальный представитель Евразийского делового совета по Ирану.



*Мирзаи Гази Аббас Мослем, советник и официальный представитель Евразийского делового совета по Ирану*

По данным российского агентства Автостат на 01.07.2022 года в России находится в общей сложности 10,4 тысячи автомобилей, привезли из Ирана. Однако, эта цифра незначительна по сравнению с ежемесячным рынком в ста тысяч автомобилей в России. Большинство

автомобилей, импортируемых в Россию из Ирана это Саманд<sup>1</sup>, которые везли в Россию в период с 2006–2008 год. 34% иранских автомобилей зарегистрированы в Центральном федеральном округе России, около 3500 автомобилей и еще 26% доступны в Поволжье 2700 автомобилей, 18% в Уральском регионе России около 1900 автомобилей. Исходя из этого, на эти три региона вместе приходится 78% автомобилей Iran Khodro, находящихся в России.

Теперь, когда новые модели Иранские модели появятся на российском рынке, партнерство с АвтоВазом не за горами, чтобы удержать как иранских, так и российских автопроизводителей на дороге.

Цель Ирана по возвращению на российский рынок является полностью стратегической и запланированной. Как и Iran Khodro, многие продукты российской автомобильной компании, как АвтоВаз, также основаны на технологиях Renault. И этот вопрос делает отношения между двумя странами более

<sup>1</sup> Иранский автомобиль с кузовом типа седан, созданный на базе автомобиля Peugeot 405. Автомобиль относится к С-класс. Производится с 2003 года крупнейшей автомобилестроительной компанией Ирана и Ближнего Востока — Iran Khodro. Также данный автомобиль производился и производится в других странах разными автопроизводителями, большинство которых производят эти автомобили совместно и в сотрудничестве с Iran Khodro, в частности, в таких странах как Белоруссия и Азербайджан.

**IKCO Samand LX**





*Iran Khodro Dena (на основе модернизированной переднеприводной платформы Peugeot 405)*

привлекательными в условиях санкций. И это сотрудничество не является двусторонним. Теперь АвтоВаз поставляет детали двигателей Renault крупнейшему общественному конкуренту Iran Khodro, группа компаний Сайпа<sup>2</sup>.

Сайпа договорилась о покупке блоков двигателей Лада у крупнейшего российского автопроизводителя для возобновления производства моделей Renault. В рамках объявленной сделки Renault Logan, принадлежащие Сайпа, построит новый автомобиль под названием L90 или Tander, оснащенный российским двигателем Лада Ларгус.

Французская компания Renault официально покинула Иран после того, как администрация Трампа вновь ввели санкции против Ирана в 2018 го-

ду. Эта компания не присутствует в цепочке поставок групп Сайпа с 2018 года. Сайпа рассматривает несколько вариантов собственного производства двигателей Logan. На данный момент в Венесуэлу экспортировано несколько тысяч иранских автомобилей, в связи с тем, что страна принимает иранский автомобиль, традиция экспорта автомобиля в эту страну сохраняется.

Россия также является заказчиком иранских автомобилей и подписана на полях выставка «Автомеханика» меморандум на 300 миллионов долларов в августе 2022 года на экспорт автомобилей в Россию. Россия и Венесуэла являются двумя хорошими рынками для экспорта иранских автомобилей. И если экспортные условия будут выполнены, Иран может найти подходящую позицию с точки зрения экспорта автомобилей. Ранее иранские автомобили экспортировались в Армению и Азербайджан. Экспорт автомобилей в разные страны показывает, что иранские автомобили имеют хорошее качество. Но для того, чтобы развивать их экспорт, необходимо приложить усилия для повышения качества автомобилей.

<sup>2</sup> Сайпа — иранский автопроизводитель со штаб-квартирой в Тегеране. SAIPA (акроним для французского Société Anonyme Iranienne de Production Automobile) была создана в 1966 году [1], с 75%-м участием в капитале Ирана для сборки автомобилей Citroen по лицензии для иранского рынка. В настоящее время компания производит в основном корейские автомобили, но разработала собственный двигатель и модельный ряд автомобилей. Исполнительным директором Saipa является Мехди Дамали, предшественником которого был Нематулла Пустиндуз. Основными дочерними компаниями SAIPA Group являются Saipa Diesel, Pars Khodro и Zamyad Co.



Салон Iran Khodro Dena

Сфера автомобилей, автомобильных запчастей, и цепочка создания стоимости автомобилей являются одними из важных осей, которые развивают экономические отношения и расширяют экономическое сотрудничество между двумя странами. Московская автомобильная выставка «Автомеханика» — это одна из самых влиятельных выставок в России, которая предоставила прекрасную возможность иранским компаниям — производителям автозапчастей продемонстрировать свои технические возможности и возможность своим активным и серьезным присутствием, сотрудничество с частным сектором при поддержке Правительства была проведено планирование, чтобы иранские компании имели эффективное присутствие в России. Иранские компании заняли более 1000 площади на «Автомеханика», что является наибольшим количеством компаний, посещающих и занимающих наибольшую выставочную площадь на международных выставках.

Московская автомобильная выставка стала серьезным началом большого сотрудничества между двумя странами и ведет к поставкам и экспорту автозапчастей. Также будут определены совместные проекты между иранскими и российскими компаниями в области производства автомобилей и их частей, чтобы создать необходимую ос-

нову для существования автомобильной промышленности обеих стран.

Группа компаний Сайпа также провела официальное исследование в регионе своего присутствия на российском рынке. В связи с чем были проведены переговоры с рядом российских делегаций, в том числе с советом директоров особой экономической зоны. Группа компаний Сайпа начала переговоры о совместном сотрудничестве оригинальных запчастей и поставщиком оригинальных запчастей поставок серийных запчастей для автомобилей Renault и Лада на российские производственные площади.

Сайпа изучает возможности создания сборочной линии для своих продуктов на российском рынке и планирует увеличивать экспорт запчастей в Россию. Великая Россия — это рынок, на котором 15 лет назад присутствовал Иран, и в этой стране присутствовал запуск автомобилей Саманд. Россия была и остается одним из целевых экспортных рынков Ирана, тем не менее, прерывание автомобильного сообщения между двумя странами заставило потратить больше денег, времени и энергии, чтобы сегодня снова присутствовать в этой стране. Для повторного выхода на рынок в этой стране автомобили иранского производства должны представляться на различных выставках в России, и должны быть созданы сети постпродажного обслуживания, а также должна быть дана специальная реклама, чтобы иранская продукция была более известна.

Что касается деталей продукта, то с российской стороны могут быть заключены меморандумы о взаимопонимании и, возможно, контракты, и следует максимально использовать существующую позитивную атмосферу. Иранцам следует подумать, в каком сегменте в целевом классе автомобилей они могут выйти на российском рынке, какие сегменты наиболее востребованы россиянами.

Ассоциация Народного Производства и Производителей Компонентов Ирана говорит о совместном производстве

ирано-российских автомобилей; достигнуты лишь предварительной договоренности, и это, конечно, не означает, что мы можем производить автомобили с завтрашнего утра. Идея совместного производства между Ираном и Россией появилась около 7–8 лет назад, но до сих пор мы ничего не видим, только это очень хорошая идея, я так считаю. Эта идея также была предложена Ассоциацией Народного Производства и Производителей Компонентов Ирана, но иранское правительство должно было принять решение, поэтому отстало. Это виновато не наше только правительство, но все власти говорят очень хорошо, только на практике мы ничего не видим.

Экспорт запчастей в Россию стоит на повестке дня Ирана, и русские выдвинули свои требования. Иран является производителем механических и электронных деталей, сейчас проблема только в серии электронных де-



Салон седана Iran Khodro Tara



Игорь Моржаретто, автоэксперт, член общественного совета Федерального дорожного агентства Минтранса РФ

талей микрочипов, как это известно, но это наша профессия — обходить санкции. И сейчас мы это постараемся решить. Самые дешевые модели в Иране такие, как: Саманд, Сорен, Дена и Дена плюс, Тара, стоят примерно от 755 000 рублей, а седан Тара будет оценен в районе 1 120 000 рублей, и значит, теоретически, иранские автомобили могут конкурировать не только с Kia Rio и Skoda Rapid, но и с отечественной Лада Веста.



Компактный седан Tara от Iran Khodro

Уже есть сообщения, что автомобиль Иран Ходро уже поставляется в Россию по схемам параллельного импорта. В целом, по оценкам маркетологов в ушедшем году порядка 5% новых авто ввозились по параллельному импорту, и цифра эта будет расти.

В рамках исследования «Рейтинги Авто Года», мы задали вопрос нашим респондентам о том, как они относятся к параллельному импорту. Результаты оказались интересными. На вопрос: «Знаете ли вы, что такое схемы параллельного импорта и понимаете ли вы, как они работают» положительно ответил почти каждый третий, а именно 33%. При этом 32% считают, что параллельный импорт способен удовлетворить спрос на автомобили в стране. Но 43% опрошенных беспокоит здесь риск получения некачественного товара и трудности с предоставлением гарантий. Прокомментировать эти настроения был приглашен экс-президент ассоциации «Российские автомобильные дилеры», руководитель проекта «Автомаркетолог», Олег Мосеев.

То, что касается параллельного импорта, то мы проходим сейчас третью стадию этого процесса. Первая стадия была в самом начале, когда было принято постановление правительства, но не было никаких физических возможностей. Потом были юридические

препоны, но они начали постепенно начинаться решаться, и мы перешли на вторую стадию, когда, в основном, завозились эти автомобили физическими лицами и разовые какие-то истории были с завозом юридическими лицами. Сейчас мы находимся на третьей стадии, когда этим процессом занялись уже достаточно крупные холдинги, по сути, превратившись в дистрибьюторов параллельного импорта.



*Олег Мосеев, руководитель проекта «Автомаркетолог»*

В прессе все читали, кто занимается сейчас из крупных холдингов дилерских параллельным импортом. А это уже более серьезная история, с предоставлением гарантий на продаваемые автомобили, потому что все, что происходило на втором этапе, это было без гарантии, без понимания, как дальше обслуживать эти автомобили. Либо это привозились машины, которые уже на рынке присутствовали и, соответственно, по ним было понятно хотя бы, как обслуживать. Сейчас везутся, в том числе, модели, которые на российском рынке не присутствовали в принципе, не завозились официально производителями, и это решает проблему присутствия модельного ряда, широты выбора для потребителя.

*Малазийский седан Perodua Bezza*



Дальше потребитель будет выбирать между тем, покупать ему машины, которые ввозятся официально производителями (и тут есть мнение, что абсолютное большинство выберет именно этот вариант), тем более что здесь доверие растет. Конечно, прежде всего, пока за счет китайских компаний, и им за это огромное спасибо, что они насыщают российский рынок, тем самым решают проблему дефицита. И, безусловно, можно приветствовать и выход иранских компаний, потому что тоже в своей нише эти продукты будут однозначно точно востребованы.

Но давайте к параллельному импорту... Что мы имеем сейчас? Мы имеем сейчас рост, в январе уже практически 8% машин, которые встали на учет, это автомобили, ввезенные по параллельному импорту. Это больше, чем было, в среднем, в прошлом году, когда ввозилось 4–5%, но, тем не менее, повторюсь, что здесь ожидать, что этот рост будет дальше существенным, вряд ли стоит. Параллельный импорт останется нишевой историей, просто потому что ввести масс-бренды по параллельному импорту не очень выгодно: очень дорогая логистика, очень дорогие финансовые



Алексей Грамматчиков



Владимир Безукладников, руководитель премии «Автомобиль года в России»

транзакции, гарантийная история, содержание парка необходимых запасных частей для обслуживания этих автомобилей (стоков запасных частей). Поэтому, в этом смысле, не стоит рассчитывать на объемную историю параллельного импорта. Наверное, мы можем говорить, что это 10% рынка в среднесрочной перспективе эта история займет, но учитывая позицию правительства, в частности Минпромторга. Преференции будут отдаваться все-таки тем производителям, которые будут присутствовать на российском рынке не просто даже как дистрибьюторы, а как производители со своими заводами. Конкурировать с ними будет параллельному импорту достаточно тяжело. Поэтому останутся, наверное, какие-то премиум-бренды европейские в штучных историях. Потому что есть люди, которые фанатично пока еще верят, что европейская машина качественнее, чем китайская.

Хотя можно было бы посмотреть на «Шкоду» на китайском рынке, где потребители проголосовали юанем за выход этого бренда с китайского рынка, потому что качество этой машины не соответствует требованиям китайского клиента. Поэтому в этом смысле понятно, что китайским брендам, а вслед за ними иранским, потребуется еще



*Малазийский седан Perodua Bezza*

побороться за имидж, но мы видим изменения потребительских настроений.

С точки зрения параллельного импорта, какую машину покупать, какую не покупать, здесь, очевидно, для потребителя есть такие определенные триггеры. Этот парк, эти модели будут устаревать просто технологически довольно быстро. И стоит ли прямо упираться в них — есть вопрос. Да, и плюс будут те люди, которые просто принципиально фанат какого-то определенного бренда и не готов

ни в коем случае пересаживаться на другой, они тоже будут пользоваться автомобилями, ввезенными по параллельному импорту. Еще раз, 10%, это то, что максимум может на этом рынке получить параллельный импорт. Ну и, конечно, стоит покупать такие машины все-таки у юридических лиц, существующих давно, дающих гарантию. А не покупать у частников и потом не знать, как ее обслуживать, что с ней делать, потому что любой современный автомобиль — это сложный технически товар, и гарантировать, что с ним что-то не произойдет, и производитель не может. Поэтому все эти отзывные кампании — это не показатель плохого качества автомобиля, а это показатель, что производитель заботится о своем клиенте и если он находит какой-то дефект (только тот, кто ничего не делает, не ошибается), то они, соответственно, дорабатывают, отзывая эти машины в свои дилерские сетки.

Что делать с машиной, которую ввез частник с малазийского рынка в единичном экземпляре, вообще непонятно. Ну, только если Кулибин не хочет всю жизнь провести в яме под своим автомобилем. Если мы говорим про параллельный импорт, то надо смотреть на тех поставщиков, которые поставили это уже на поток, с гарантией, что эта компания не исчезнет.

*Окончание в следующем номере.*



*Владимир Шмаков, директор АО «Чери автомобили рус».*