

К ВОПРОСУ О БЕЛОРУССКОМ «НАРОДНОМ АВТОМОБИЛЕ»

Р. Н. Мандрусов

*Гомельский государственный технический университет
имени П. О. Сухого, Беларусь*

Научный руководитель А. Ю. Савенко, канд. филос. наук, доцент

Термин «народный автомобиль» не имеет однозначного толкования. Чаще всего подразумевается автомобиль, который доступен среднестатистическому жителю той или иной страны. Или же автомобиль, заслуживший признание автолюбителей во многих странах, если не во всем мире. Многие историки автомобилизма считают, что первым доступным автомобилем был американский Ford Model T, однако подлинная история народного автомобиля началась в 1933 г., когда Адольф Гитлер выдвинул требование: создать для германской нации крепкий и надежный автомобиль, стоимостью не более 1000 рейхсмарок. Германский народный автомобиль создавался гениальным конструктором Фердинандом Порше, который, как потом оказалось, позаимствовал немало важнейших технических решений у чешских автомобилестроителей. В результате такого государственно-частного партнерства с элементами промышленного шпионажа и появился самый удачный семейный автомобиль в истории, рассчитанный на потребности средней семьи [4]. Изначально автомобиль назывался «Kraft durch Freude De Wagen» или просто KdF De Wagen («Сила через радость»). Автомобиль планировался стать общедоступным, основная его идея заключалась в том, чтобы стать машиной для выходных дней немецкой семьи, которая могла бы, к примеру, поехать по автобану на отдых к Балтийскому морю. Автомобиль стоил 990 рейхсмарок, обычная семья в среднем зарабатывала 32 марки в неделю, в принципе на автомобиль было не так уж и сложно накопить. В то время даже было что-то вроде стишка: «5 ма-

рок в неделю должен ты отложить, чтобы личный автомобиль ты мог получить». Но стоило пропустить хоть один день, и все труды становились напрасными. Марка стоила 5 рейхсмарок, и клеили их в накопительную карточку, когда карточка заполнялась, можно было получить автомобиль. Однако вся накопительная система Гитлера оказалась махинацией, ибо завод Volkswagen Werk вместо производства народного автомобиля начал производить военную технику. Получается, что народом просто воспользовались. После войны этот завод был отдан властям Саксонии и стал сердцем крупнейшего и прибыльного автоконцерна. Наконец «народный автомобиль» появился в гаражах немецких семей, и не только немецких. В то время он и получил свое новое имя Volkswagen [1]. Volkswagen (дословно переводится как «народный автомобиль») и его модель Kafer («Жук») поставили абсолютный мировой рекорд, который вряд ли когда-либо будет побит: с 1938 по 2003 г. было произведено и продано более 21,5 млн штук автомобилей этой марки [4].

Французским вариантом народного автомобиля был Citroen 2CV. Его разработали еще до войны. Этот автомобиль является преемником «Жука». Они оба были простые, надежные, легко ремонтируемые. Пару инструментов и машина разобрана. Двигатель был 2-цилиндровый, размещенный спереди и с воздушным охлаждением. Эта машина стоила в два раза меньше, чем «Жук», и была практичнее. Однако самой успешной народной машиной во Франции стал Renault 4. Если 2CV было выпущено меньше 2-х миллионов, то Renault больше 9,5 миллионов с учетом того, что его выпускали и продавали не только во Франции. В отличие от скромного 2CV Renault 4 рекламировали как автомобиль, готовый ко всем приключениям в самых экзотических точках планеты. Хоть он и был медленным, с тяжелыми переключениями и простоват, но он был милым маленьким французским автомобилем [1].

Еще один вариант народного автомобиля появился в Италии 50-х годов: FIAT Cinquecento (FIAT 500). Двигатель 2-цилиндровый с 13 л. с. и с воздушным охлаждением. Одна из подобных моделей Фиата – FIAT 600 – стала прототипом популярного в советские времена «Запорожца» (ЗАЗ-965, «горбатый запорожец»). Между 57-м и 75-м гг. FIAT выпустил около 3,5 млн Cinquecento. Но он все же не был самым успешным итальянским «народным автомобилем». Следующая попытка – FIAT 124 – была запущена в 1966 г. Никто не мог представить, что на эту невзрачную машинку могла «положить глаз» крупнейшая социалистическая страна. В 1966 г. советский министр автопрома подписал контракт с директором FIATA, который обязывал FIAT построить завод по последнему слову техники, способный выпускать 2 тысячи советских версий Fiata-124 в день. В результате построили завод «АвтоВАЗ» в городе Тольятти. В апреле 70-го с конвейера сошла первая новенькая машина «Жигули». Первые Жигули (ВАЗ-01, «копейка») ничем не отличались от оригинала, но учитывая суровый климат и российские дороги, конструкторы внесли восемьсот изменений, чтобы машина смогла попросту выжить. Туда поставили новый двигатель на целый куб больше прежнего. Кузов стали делать из более толстой стали. Со временем поставили радиатор побольше, усилили пол, выкинули круглые фары и поставили новые бампера и другие колеса [1]. Если сложить все модификации «Жигулей», которые выпускались в Тольятти, Индии, Испании, Болгарии, Турции, Египте и Корее, то получится около 20 млн экземпляров. А это значит, 2-е место по продажам автомобилей в истории после «Жука» [1].

Какие же автомобили являются самыми популярными в Беларуси? На основании данных УГАИ МВД составлен топ-10 самых распространенных автомобильных марок, стоявших на учете в Республике Беларусь в 2008 г.: 1. ВАЗ – 374695 автомо-

билей; 2. Volkswagen – 297712; 3. «Москвич» – 177855; 4. Audi – 159623; 5. Ford – 152596; 6. Opel – 148106; 7. ЗАЗ – 106725; 8. Renault – 98656; 9. Mercedes-Benz – 69866; 10. Peugeot – 62855. Всего на учете тогда состояло 2191330 легковых автомобилей [5]. Итак, самым распространенным автомобилем в Беларуси у частных автовладельцев несколько лет назад по-прежнему оставались «Жигули» различных модификаций. Вопрос, однако, в том, сколько ВАЗов, «Москвичей» и «Запорожцев» реально ездит по дорогам, а сколько гниет в гаражах.

Что касается рынка новых автомобилей, то немецкая марка Volkswagen в 2013 г. заняла первое место по продажам в общем зачете и вторые места - в классах легковых и коммерческих автомобилей [3]. «Фольксваген» и сегодня на законном основании можно считать самым любимым автобрендом в Беларуси, практически – народным. Причем как в сегменте легковых автомобилей, так и среди коммерческих. Все 20 лет своего присутствия в Беларуси VW уверенно держится на первых позициях. По данным импортера «Атлант-М Фарцойгхандель», лишь в 2013 г. VW незначительно уступил «Рено» (12,2 % против 13,8 %) – в основном за счет Renault Duster российской сборки. Но если принять во внимание, что с 2000-го года популярная у нас «Шкода» – это тоже VW, то немецкий концерн уходит в отрыв со своей долей свыше 20 % [4].

В заключение рассмотрим, как обстоят дела с выпуском в Беларуси «народного автомобиля» местной сборки. Потребность в доступном семейном авто всегда осознавалась властями страны, как и тот факт, что многие белорусы готовы будут потратить часть своих валютных накоплений на его покупку, если будет предложена удобная схема финансирования. Однако первые две попытки – «сборочные» проекты Ford и Samand – не оправдали возлагавшихся на них надежд. Как известно, третьим претендентом на звание народного белорусского автомобиля является Geely. Именно этой марке Президент Республики Беларусь в 2014 г. во время визита на сборочное производство СЗАО «БелДжи» в Борисове присвоил неформальный, но обязывающий титул «народный автомобиль» [4]. Следует отметить, что для успешной реализации намерений властей есть ряд предпосылок. Так, например, модельный ряд Борисовского сборочного производства включает: бюджетный городской седан SC-7, «мини-кроссовер» LC-Cross (фактически хэтчбек гольф-класса) и паркетник Emgrand X7. Именно эти три категории авто неизменно завоевывают симпатии белорусов в последние годы – так, по данным холдинга «Атлант-М», в 2013 г. самыми популярными были VW Polo Sedan, KIA Rio и KIA Sportage [4]. Можно предположить, что маркетинговые решения подсказаны не столько белорусами, сколько собственным опытом Geely, полученным на российском рынке. В России у китайской компании два предприятия узловой сборки: под Екатеринбургом и в Карачаево-Черкессии. А также – впечатляющая динамика продаж: в 2010 г. было продано менее 2 тыс. авто, а в 2013-м – уже 27 тыс., прирост за 2013 г. составил 55 %. Однако как в России, так и в Беларуси очень рассчитывают на то, что инвестор из Китая в каждой из стран построит полноценный завод [4]. Оправдаются ли эти расчеты – ближайшее будущее покажет.

Л и т е р а т у р а

1. Народные автомобили Джеймса Мэя. – 2014. – Режим доступа: <http://www.topgear.com/uk/>. – Дата доступа: 01.04.2015.
2. Самые популярные подержанные автомобили в Беларуси. – 2011. – Режим доступа: <http://auto.onliner.by/2011/07/08/volkswagen-28>. – Дата доступа: 01.04.2015.

288 Техносфера и инновационные технологии предприятий Беларуси

3. Обзор рынка новых автомобилей в Беларуси за 2013 год. – 2014. – Режим доступа: <http://www.domkrat.by/content/news/996.html>. – Дата доступа: 01.04.2015.
4. «Народный автомобиль» выходит на рынок. – 2014. – Режим доступа: <http://delo.by/news/~shownews/geely-narodnyj-avtomobil-vyhodit-na-rynok>. – Дата доступа: 05.04.2015.
5. Все автомобили Беларуси: данные о регистрации. – 2009. – Режим доступа: http://www.abw.by/number/see_note/4326/. – Дата доступа: 05.04.2015.