

ПОЕДЕТ ЛИ «МОСКВИЧ»?

О ПРОБЛЕМАХ И ВОЗМОЖНОСТЯХ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВТОПРОМА

Беседа с историком автомобилестроения Романом ВАСИЛЬЕВЫМ.

«ЗАВТРА» В конце мая мэр Москвы Сергей Собянин заявил о возобновлении производства «Москвичей» на заводе «Автофрамос» — ранее носившем название АЗЛК — Автоомобильный завод имени Ленинского Комсомола. Поскольку компания «Рено» с этого года ушла, предполагается, что здесь вновь будут производить автомобили с шильдиком «М». Насколько реальны эти перспективы, и насколько эти заявления вписываются в контекст как сегодняшней ситуации, так и истории этого многострадального завода?

Роман ВСИЛЬЕВ. Перспектива ездить на авто с буквой "М" вполне реальна, другое дело, что нужно понять, будет ли это полноценно новые автомобили или то, что иронично называется "бейдж инжиниринг" — переклеивание наклеек. Прежде всего, следует проговорить важный момент, который часто не понимает даже профильная пресса. Возрождение АЗЛК ни в коем случае не подразумевает восстановления старого модельного ряда — 2141 и 2140, как это ни печально, выпускать снова не будут. Эти машины заново начинать выпускать просто бессмысленно не только по причине их катастрофического несоответствия любым современным стандартам, но и по причине утраты станков и чертежей. Восстановить всё это, конечно же, можно, но это работа по сложности равная проектированию и наладке производства чего-то нового.

"ЗАВТРА". Обидно. Но способен ли завод разрабатывать и производить новые модели?

Роман ВАСИЛЬЕВ. Чтобы понять, что сейчас происходит, надо заглянуть в прошлое. В пору своего расцвета АЗЛК был гордостью советской автомобильной промышленности и советской промышленности вообще. Выпуская легковые автомобили для народного потребления, завод был настоящей витриной легкового машиностроения СССР, как и Горьковский автозавод.

Долгое время продукция МЗМА (Московского завода малолитражных автомобилей) — так раньше называлась АЗЛК — пользовалась народной любовью, причём не только у нас — ведь на экспорт поставлялось до 70% автомобилей. В разные годы объём экспорта составлял примерно 30%, рос до начала 1970-х и пошёл на спад к середине того десятилетия. Потом наступил сложный период — именно по этому периоду мы знаем шуточные расшифровки аббревиатуры АЗЛК как «Автомобили, заранее лишённые качества», «Москвичи» к тому времени действительно стали отличаться крайне низкими даже по меркам советского автопрома стандартами производства.

Дело в том, что к 1970-м годам изменился контекст деятельности завода — Министерство автомобильной промышленности СССР требовало резкого увеличения объемов производства легковых автомобилей и, как следствие, массовой автомобилизации. Надо было в кратчайшие сроки пересаживать страну на легковые автомобили — такая задача была поставлена в середине шестидесятых, а выполнить ее надо было к началу или хотя бы к середине 1970-х. В рамках этой программы было принято решение о строительстве завода легковых автомобилей в Тольятти.

Всё было сделано быстро — на Волге, напротив Жигулёвских гор, был построен автозавод, была куплена лицензия у итальянской автокорпорации "Фиат", получены технологии, получена документация, и начато производство знаменитой "Копейки", по сути, повторявшей итальянский "Фиат" 124. Помимо этого, свою роль сыграла инициатива о строительстве завода КАМАЗ в Татарстане, который в дальнейшем ещё появится в нашем рассказе.

Все это толпало МЗМА к расширению, но случалась проблема. В Текстильщицах просто не было места под расширение производства и строительство новых цехов. Тогда министр оборонной промышленности Д.Ф. Устинов принял решение переместить часть производства на Ижевский машиностроительный завод, в те времена выпускавший множество всего. На этом заводе и выпускались аналоги 412-й модели "Москвич". Аналогами, а не точными копиями их можно называть по причине упрощенной конструкции, которой первое время отличались ижевские "Москвичи". Увеличение количества "Москвичей" за счёт производственных мощностей Ижевского машиностроительного завода и технических упрощений "412" (зачастую отличавшихся низким качеством сборки) негативно сказалось на репутации марки — отсюда и шутки с необычными расшрифтовками аббревиатуры АЗЛК. При этом качество ижевских "Москвичей" в момент начала производства было таким же, как в Москве, но при увеличении объёмов производства оно начало ползти вниз. Показателем этого служит тот факт, что большинство сохранившихся "Москвичей" ижевской сборки собраны либо до 1980 года, либо, наоборот, в самом конце 1980-х и начале 1990-х. Тогда как московские "Москвичи" сохранились более равномерно относительно годов выпуска. В Ижевске выпускали машины на 412-й базе до 1997 года.

"ЗАВТРА". То есть АЗЛК ничего не сделал для плохой репутации заранее лишённых качества автомобилей?

Роман ВАСИЛЬЕВ. К сожалению, не совсем так. Чем дальше, тем больше московский завод добавлял фактических оснований для подобной язвительности. Где-то с середины 1980-х у завода начались серьезные проблемы, не оставившие предприятие до самого его закрытия. Основное производимых автомобилей резко упало — о популярности у масс или о большом проценте мажора на экспорт речи уже не шло. Что куда важнее — упали стандарты и культура производства — намекали на долгосрочность кризиса и серьёзность проблем. Одной из главных причин этого спада, на взгляд многих историков, стал уход главного конструктора завода Александра Александровича Полякова — он ушёл по состоянию здоровья. Соответственно, вести новые модели и выводить их на производственные линии он уже не мог. Плюс ко всему, руководство завода более не могло пробыть те бюджеты на запуск новых моделей в Министерстве автомобильной промышленности, которым тогда, кстати, руководил Поляков. До середины шестидесятых он был одним из глав МЗМА, после стал замминистра автопромизмостами, ездит в Турин и договаривался с «Фиатом», результатом чего стало его назначение руководителем нового завода на Волге. Поляков, формально говоря, был первым генеральным директором в СССР вообще, потому что до этого должности генерального директора в Советском Союзе не было, был просто директор. Протекция Полякова привела к тому, что все средства на перспективные разработки и на обновления модельного

ряды стекались в ВАЗ, что привело к ситуации, когда заводы, оказавшиеся на периферии — ГАЗ, ЗАЗ, ИЛ и АЗЛК — не получали денег на поддержание своих моделей в современном состоянии. Считалось, что ВАЗ должен был стать витриной советской автопромышленности — по крайней мере, его завод назначили в Москве — но ВАЗ ожиданий не оправдал.

Десятью годами раньше, в 1980-е, когда на камне от грандов советского автопроизводства ударили по АЗЛК ещё сильнее. Дело в крупном валютном кредите, который в середине 1990-х взяло руководство завода. Огромные деньги были взяты в долг на постройку современного завода по производству двигателей. Тому были свои причины: исторически из-за нехватки площадей производство двигателей пришлось увезти с территории Текстильщиков на территорию авиазавода в Уфе, и контроль над модернизацией двигателей ушёл от АЗЛК, поэтому никто больше модернизировать этот мотор не мог. Конечно, задачи ставились, но отсутствие прямого контроля и наличие у уфимцев других заказчиков, тоже требовавших выполнения планов, не позволяло производить современные моторы. Чтобы решить эту проблему, для производства новой переднеприводной модели был взят кредит, были отстроены моторные цеха, были закуплены штамповочные цеха — всё, что нужно для полного цикла производства. Всё это установилось, но не запустилось, потому что к тому моменту настала пора отдавать кредит, а рубль, как мы помним, в 1990-х страшно девальвировал.

И вот в 1995 году завод в первый раз встал — тогда это был перерыв в год. В результате этого простоя при Ю.М. Лужковом было принято решение взять АЗЛК на баланс Москвы. Город принялся искать западного партнёра, который мог бы как-нибудь помочь умирающему гиганту советской промышленности. Этим партнёром оказался французский автопроизводитель «Рено».

В результате модернизации текущего модельного ряда утёрлась именно в "Рено". Французы поставили современный мотор в количестве 30 тысяч штук, а российские инженеры провели работу по небольшому изменению внешности автомобиля для адаптации под новый двигатель. Автомобиль получил имя "Стартгор" и занял низкий ценовой сегмент. Но тогдашний руководитель завода Рубен Саркисович Асатрян считал, что АО "Москвич" должно выпускать более солидные автомобили, так что было принято решение начать выпускать люксовые модели на базе того, что есть, то есть 42-й модели. Так появилась "княжеская серия". В 1998 году Лужкову с помпой была представлена модель "Иван Калита" — самая укомплектованная, самая дорогая и самая длинная модель Москвича-2142. Её стоимость оценивалась в 18 тысяч долларов за штуку, ведь помимо укомплектованности всем, чем только можно, машина снабжалась простыми новым мотором — 16-клапаным, от спортивной версии "Рено Кlio". Моторы эти, несмотря на выстроенные в Москве чехи, производились в Мексике. "Калита" была с помпой представлена Лужкову, но того наступил дефолт. На балансе города оказался огромный завод, имевший неадекватное стремление выпускать люксовые машины за огромные, просто несусветные, деньги. При этом моторы закупать уже было нельзя, так как продавались они за валюту, а в 1998 году с рублём всё было совсем печально. Из-за кризиса спрос на дешёвые автомобили рухнул, так что перспективы завода резко ухудшились. Да, спрос на люксовые авто был высок, но для них просто не было импортных комплектующих. Тогда недоукомплектованные автомобили начали просто складывать рядом с цехами завода. И появилась ещё одна проблема: покупателям банально не отгружали машины из-за того, что они были чем-то не доукомплектованы. Это вызвало волну устных товарищей, готовых сносить со стоящихся около цехов автомобилей нелепые запчасти и продавать их особо нуждающимся. Естественно, вся эта ситуация не имела ни намерения на окупеamento или возможность расплатиться с долгами и вела к гибели завода.

Закончилось всё довольно грустно: в 2002 году (на самом деле производство остановилось ещё в 2001-м, но какие-то досборки уже стоявшего на задворках шли до 2002-го) производство на АЗЛК остановилось. "Москвич" умер, но завод остался.

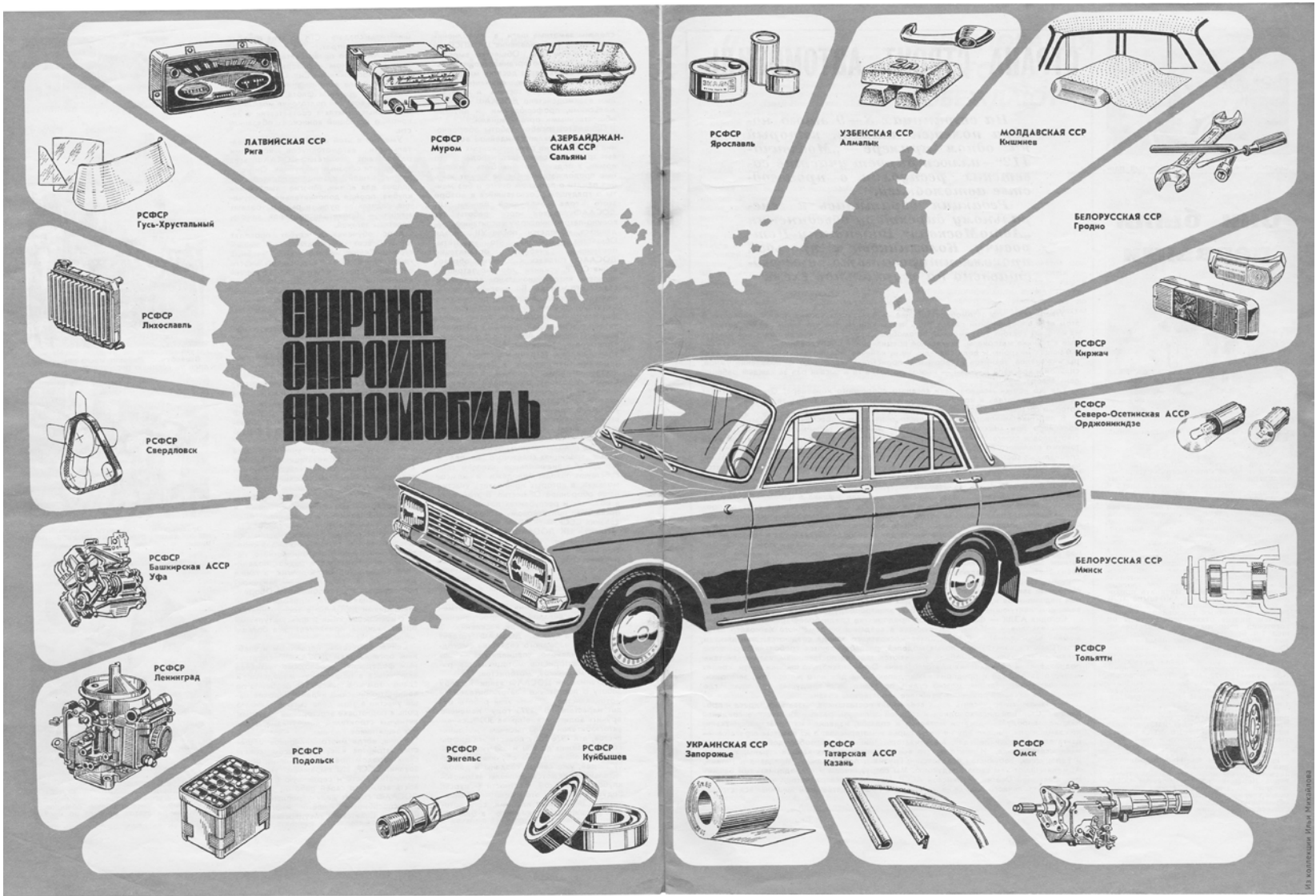
"ЗАВТРА". Завод, видимо, стал называться "Автофрамос"?

Роман ВАСИЛЬЕВ. Проще называть его "Рено Россия". Ещё в 1999 году на производственных мощностях АЗЛК была начата ответочная сборка "Рено Меган" в кузове седан первого поколения. Она продолжалась до гибели "Москвича", но менеджеры "Рено" упорно не желали сдаваться, поскольку "Рено", как "Форд", как и "Фиат" с "Фольксваген" — словом, все крупные игроки западного автомобилестроения — видели в России серьёзную перспективу по рынку сбыта, потому что российский рынок очень большой и у него довольно хорошая совместимость. В начале нулевых автоконцерны стали делать свои ходы: "Форд" начал производство "Фокуса" первого поколения во Всеволожске, "Шевроле" пришёл в Россию, организовав совместное предприятие с АвтоВАЗ (они выпустили "Шевроле Ниву"), потом "Фольксваген" пытался покорить наш рынок. Что же касается "Рено" и АЗЛК, то в 2002-м и 2003-м началась ответочная сборка "Клио" и "Симбол" в цеху печально известного бывшего моторного завода АЗЛК. Правительство не очень понимало, что делать с бесполезным заводом, зато это хорошо понимала компания "Рено". У французов уже к тому времени был план: они с конца 90-х разрабатывали новый автомобиль исключительно для развивающихся рынков, чтобы его можно было производить на самых простых мощностях, не сильно вкладываясь в производство. Этим автомобилем был так называемый проект X90, позже получивший название "Logan".

“Логан” выстрелил на российский рынок: автомобиль хорошо продавался, успех его был грандиозен, так что под нараживание производственных мощностей на АЗЛК (получившем название “Автофрамос”) вернулись всех специалистов со старого завода, построили новые цеха и московские “Логаны” — доступные европейские автомобили — принялись покорять рынок.

Затем, однако, на пути АЗЛК вновь встал АвтоВАЗ — компания “Рено” заключила с Волжским заводом контракт, по которому “Логаны” и “Сандеро” с 2014 года должны были выпускаться в Тольятти. “Автофрамос” остались отвёрнутыми сборки “Мегана”, “Флюенса”, “Коллеаса” и “Дастера”.

"Дастер" представляет особенный интерес, так как это наиболее хорошо продающийся автомобиль среди всех, что производились на "Автофрамосе" в недавнее время. Тем не менее производство "Дастера" тоже завязано на Тойоту — сама платформа "Дастера" включена в



проект АвтоВАЗа по созданию новой "Нивы", которая должна была базироваться на платформе "Дастера".

Итак, "Дастер" отчалил в Тольятти. Что же остаётся АЗЛК? Французскими инженерами специально для российского рынка были разработаны кроссовер "Капчур" и компактный кроссовер "Аркана". Да, формально говоря, эти модели были спроектированы в целом для мирового рынка, но для России в них внесли огромное количество изменений, что позволяет без всякого натяжка выделить их как отдельные модели, которые базируются на платформе В0, а не на платформе CMF-B, как их европейские или корейские собратья. Эти модели изначально идут во втором эшелоне ряда "Рено" в основном из-за своей слабой популярности, вызванной несоответствием ожиданиям потребителя. Так, "Аркана" оказалась слишком дорогой, слишком нишевой (маркетологи ориентировались на молодую аудиторию) и слишком несоответствующей стереотипу о "Рено" как о доступных автомобилях. Вместе с этим упомянутые модели, производившиеся в Москве, страдали от ряда проблем, которые на АЗЛК устранили по ходу производства. Программное обеспечение, уплотнители, двигатели, их прошивки — исправление всех этих "детских болезней" серьёзно растянулось во времени, что тоже не способствовало улучшению репутации моделей, производившихся на АЗЛК. Не так давно компания "Рено" прямо запретила выпускать "Рено Капчур" и "Аркану" на заводе "Москвич". Это не касается долгосрочных планов — скорее значит, что всё, что уже собрано на данный момент, уходит в сбыт фирменным ромбиком "Рено", детали распределяются по складам дилеров и идут как запасы. Ситуация с "Дастером" по-прежнему неясна, потому как возможно, что по нему есть дополнительное соглашение между "Рено" и АвтоВАЗ, позволяющее выпускать "Дастер" в Тольятти в другом виде — собственно то, чего многие ждут в отношении АЗЛК.

"ЗАВТРА". Но сложится ли дело именно так? Зарубежные автогиганты, если верить публичным заявлениям, полны решимости уйти, оставив после себя выжженное поле.

Роман НАСИЛЕВ. В силу перечисленных мной причин наиболее вероятный вариант сейчас — производство "Арканы" и "Капчур" под логотипом "Москвич". Другой вопрос состоит в том, как долго подобное производство сможет продолжаться. Дело в том, что права на платформы этих кроссоверов всё равно принадлежат компании "Рено". При этом условия договора между Минпромторгом и "Рено", к сожалению, не декларируются, они скрыты от нас. Мы можем только строить догадки, основываясь на отдельных положениях и слухах. Так, недавно была достигнута договорённость — заметьте, с АвтоВАЗом — на предмет поставки комплектующих. Но насколько эта договорённость повлияет на конечную цену продукта, то насколько она впишется в перестраивающиеся логистические цепочки, то, как это скажется на производстве, — мы можем только гадать. Важно то, что эта договорённость была заключена уже весной, так что вполне логично, что со стороны "Рено" она не афишировалась в связи с репутационными рисками. Репутация для них сейчас является ключевым вопросом, и опасения вызвать острую реакцию общественности служат причиной такого молчания. Но если такой договор был сделан о тысячах тоннах, то что мешает "Рено" так же договориться с АЗЛК?

Нужно уточнить, что производственные мощности "Рено" в России не национализировались и не продавались — их передали "в долгосрочное управление" (точная формулировка) с возможностью возвращения в течение шести лет. Что же касается конкретно московского завода, то санкции стали поводом для "Рено" избавиться от неликвидного актива. Посудите сами: на заводе в небольших объемах (40–60 тысяч автомобилей в год) производились дорогие модели, которые не окупали существование завода. Бестселлер — "Дастер" — укатил на Волгу. Вместе с этим надо иметь в виду, что в Москве очень дорогие площади и очень высокая зарплата — на автозавод в Текстильщиках никто не пойдет работать за те деньги, какие платят в Тольятти. Что же касается новости о назначении директором завода Дмитрия Пронина, нужно понимать, что в автопроизводстве это человек новый, он не заводчанин, а менеджер. Он начинал с работы в автосалоне "Нью-Йорк Motors Москва", потом поднялся до должности замгендиректора в "Авилоне" — большом дилерском центре "Форд" на Волгоградском проспекте.

"ЗАВТРА". То есть, просто переехал на другую сторону Волгоградского проспекта?

Роман ВАСИЛЬЕВ. Не совсем. Из "Авиллона" он ушёл на повышение в Дептранс Москвы, где стал заместителем руководителя, и только отсюда недавно отправился на АЗЛК. Назначение главой "Москвича" чиновника из Дептранса интересно и в свете реконструкции вокруг завода, которую город ведёт уже давно. В многоугольнике между Текстильщиками, Печатниками, Южным портом и Нагатинской поймой ведётся серьёзное строительство — строятся съезды и заезды на юго-восточную хорду (ЮВХ), ползут слухи о планируемых объектах и клипс работа.

Будётся модернизация именно самого района — какие-то площади и мощности сносятся, а в каких-то случаях идёт активная реконструкция. Земля там дорогая, а прощальный амбициозный проект в этом районе — "Технополис Москва" — не имел успеха. Долгое время Рокстек всё пытался туда пристроить какое-то высокотехнологичное производство, но у него не получилось: площади там хоть отбавляй, но для переноса или уж тем более создания с нуля этого самого производства нужно вкладывать явно без гасарного возврата средств — на таких условиях нас никому вкладывать не хочется, а хочется, чтоб пришёл инвестор со стороны и сам всё построил. Дополнительная сложность состоит в том, что никакие налоговые льготы смельчакам, решившимся держать производство на территории "Технополиса", не предусматривается. Таким что сейчас эта земля — бывшая площадка ЗИЛ — не приносит выгоды ни городу, ни бизнесу: Когда я слышу аргументы о том, что процветанию "Москвича" поможет некая историческая память, я вспоминаю музей истории завода — знаменитая "летающая тарелка" рядом с заводоуправлением была снесена именно в этом январе, и город, со стороны властей которого сейчас идёт столько речи о важности "Москвича" для Москвы, ничем не сделал для спасения уникального здания. Я думаю, что завод в текущем его виде, скорее всего, тоже не спасут.

Заявлено, что партнером столичного завода будет КамаЗ. У КамаЗса легковое производство (а единственная легковушка, которую они производили, это «Ока») закрылось примерно тогда же, когда и у АЗЛК, так что трудно сказать, как они будут налаживать легковое производство на «Москвиче». Многие вспомнят об имеющемся у КамаЗса проекте «Кама-1» — компактном четырехместном электромобиле. Этот электромобиль был разработан силами петербургского Политеха с расчётом на широкое использование в каршеринге. Электромобиль «Кама-1» ещё на стадии разработки и проработки компоновки, он базируется на трубчатой пространственной раме, что в целом позволяет выпускать его в малых объёмах даже на небольших площадях — так в 2013–2014 году на ТагАЗе производился седан «Аквила». Но вот в больших объёмах на конвейере его производить в такой конфигурации почти невозможно. Разговоры о «Кама-1» особенно актуальны в свете курса на электрификацию общественного транспорта, взятого московским правительством. Также стоит помнить и о том, что важным пунктом этого курса являются поставки городу электробусов, производящихся на заводе в Татарстане. Кстати, поскольку электробусы делает ещё и группа компаний ГАЗ, то по отсутствию новостей о сотрудничестве с нижегородским автопроизводителем, равно как и по скорости анонса договоренности Москвы и КамаЗса можно сделать вывод, что с камским заводом решили сотрудничать заранее. По последним заявлениям, АЗЛК будет выпускать машины для такси и каршеринга, также, может быть, и для полиции с коммунальными службами, ведь такая потребность существует. Что-то, разумеется, пойдет в розничную продажу. Объём рынка по направлению «каршеринг и такси» 50–60 тысяч машин в год. От розницы можно ожидать, по грубым прикидкам, ещё примерно 20 тысяч автомобилей. Итого: ежегодный объём производства — где-то 70 тысяч автомобилей в год, плюс, наверняка будут спецпрограммы для инвалидов, как при Лужков. Что касается модельного ряда, тут его будет диктовать исключительно рынок. Сейчас у россиян в фаворе паркетные внедорожники и кроссоверы малого и среднего размера. Думаю, для полиции и такси будут продавать седаны класса D, а для каршеринга — компактные электромобили.

Попробуем сложить всё, что мы знаем. Директором столичного завода "Москвич" назначен Дмитрий Пронин из Делтранса Москвы, то есть менеджер, который курировал электрификацию городского транспорта на мощностях, в том числе, и завода КамАЗ. КамАЗ в свою очередь производит и обслуживает автобусы — причём

на электричестве — для Москвы, в том числе и на мощностях СВАРЗ (Сокольнического вагоно-ремонтно-строительного завода). У КамАЗа есть проект лёгкого электромобиля для каршеринга, и именно для его производства под контролем города на завод "Москвич" поставили человека из верхнего слоя городской номенклатуры.

Такое впечатление, что в Москве, скорее всего, будут выпускать лёгкие электромобили — собственно, до этого нехитрого вывода дошли министры СМИ. Но надо понимать, что легковой автомобиль "Кама-1" на данный момент не готов к производству, хотя и находится на серьёзной стадии разработки. Его ещё предстоит проработывать, перерабатывать, лечить болезни, выявляющиеся в ходе производства и тестов. Плюс ко всему, в свете нестабильной внешней ситуации непонятно, что будет поставщиком электроники, аккумуляторов, чего угодно. Непонятно, насколько будет локализовано производство, потому что наверняка какие-то комплектующие идут из Азии, где поставщики тоже опасаются санкций и контрсанкций. Этот автомобиль в своём нынешнем виде вызывает слишком много вопросов.

Соответственно, в отношении дальнейшей судьбы АЗЛК есть три возможных варианта. Первый вариант — закрытие завода в принципе. На это намекают закрытие "Технополиса Москва", массовая застройка и облагораживание территории, строительство дорог вокруг. Против этого говорят заявления мэрии и мэра. Второй вариант — продолжение текущей работы. После пары месяцев переидишки, связанной с общей нестабильностью во внешних торговых отношениях, возобновляется производство "Калчуров" и "Аркан" под знаком теневого партнерства с "Рено". Либо загнущи будут закупаться через какие-то мутные схемы в Румынии, где производство "Рено" давно налажено под брендом "Дакия", либо будут братья у смежников, внутри России, то есть у местных поставщиков, либо сами модели будут упрощаться, чтобы соответствовать необходимости. Ко второму варианту и относится то самый "бейдж инжиниринг" — "Рено" под маркой "М". Третий вариант — закрытие производства "Рено" и производство на освободившихся площадях электромобилей и электробусов КамаАЗ. Но данный вариант самый маловероятный, хоть к этому всё и идёт. Невозможно в текущем году, а Собянин пообещал "Москвичи" уже в 2022-м наладить производство легковых автомобилей "Кама-1" марки "Москвич". Скорее всего, будет сокращение пунктов — возможно, даже всех трёх. Скажем, производственные площади сокращаются и застраиваются, на оставшихся выпускаются "Рено" без лицензии, а в перспективе нескольких лет там начинают производиться "Кама-1". Проблема со вторым пунктом — производством "Рено-Москвич" — состоит в том, что двигатели для них производятся по лицензии "Рено" и наше правительство уже много раз в смежных областях проявляло своё нежелание идти на открытый конфликт с зарубежными производителями, нарушая их патенты, лицензии и прочие авторские права. И если представить, что лицензии (а стало быть, и производства двигателей) не будет, то на пути АЗЛК в очередной раз встанет АвтоВАЗ, способный производить двигатели, но ни капли не заинтересованный в помощи прямо конкуренту. Можно вспомнить последние годы существования старого АЗЛК: ВАЗ занимался поставками моторов для 41-й модели, но очень любил поставлять некондицию. Едва ли стоит натягивать ту ситуацию на сегодняшние реалии.

Слишком многое сегодня зависит от того, кто будет всё это курировать, кто будет управлять всеми этими процессами. Минпромторг? КАМАЗ? Правительство Москвы? Тут больше вопросов, чем ответов, а огромное количество слишком громких заявлений не проясняет ситуацию. Сразу скажем: вряд ли можно начать производить автомобили "Москвич" до конца года. Это технологически невыполнимо. Даже четырёх-пяти лет мало для отладки и полноценного запуска в массовое производство "Камы-1". Нужно понимать, что это большой перевод производственных мощностей из Татарстана в Москву, это дорого и сложно, а сейчас не самое подходящее время для того, чтоб браться за дорогие и сложные проекты. Именно поэтому я склоняюсь к тому, что на АЗЛК будут при помощи моторов с АвтоВАЗа заниматься "бейдж инжинирингом", и именно так мы сможем начать ездить на "Москвичах".

"ЗАВТРА". Роман, спасибо за беседу!

Беседовал Илья ТИТОВ
Иллюстрация: республики — поставщики комплектующих для модели «Москвич 412», журнал «За рулём» (1967 г.)

Газета "ЗАВТРА" зарегистрирована Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство ПИ № ФС 77-22122 от 24 октября 2005 года.

Учредитель и издатель — ООО "Редакция газеты-еженедельника "Завтра" (119146, г.Москва, Фрунзенская наб., 18, пом. VII).

Адрес редакции: 119146, г. Москва, Фрунзенская наб., 18, пом. VII.
E-mail: zavtra@zavtra.ru Электронная версия: <http://zavtra.ru/>
Служба распространения: (499) 246-88-52 (т./ф). Служба рекламы: (903) 131-53-97.
Отпечатано в АО "Красная Звезда" (125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38, тел.: (495) 941-32-09
(495) 941-34-72, (495) 941-31-62. <http://www.redstarprint.ru>, e-mail: kr_zvezda@mail.ru).

Заказ № 3429-2022

Дата выхода в свет — 06.07.2022 г. Подписано в печать 05.07.2022 г. в 14.00. по графику — в 14.00

**Главный редактор
Александр ПРОХАНОВ**

Тираж 18 900

Тел. редакции: (916) 502-49-86