

Исчезнувшие гиганты

Кто не помнит легендарный советский «Москвич»? В своё время эта машина стала по-настоящему эпохальной. Именно «Москвич» заложил новую в стране инженерную школу. Именно он дал старт новому этапу советского автоспорта. Именно он стал для многих наших соотечественников первой доступной четырёхколёсной мечтой.

Завод, на котором «Москвичи» выпускались, с 1930 года успел сменить несколько имён: назывался он и КИМ (Государственный автосборочный завод имени Коммунистического интернационала молодёжи), и МЗМА (Московский завод малолитражных автомобилей), и АЗЛК (Автомобильный завод имени Ленинского комсомола), и просто ОАО «Москвич». Довелось ему пару раз сменить и акционеров.

Свою деятельность завод начал 6 ноября 1930 года. До 1933 года собирал автомобили Ford A и Ford AA из американских деталей, но, став филиалом ГАЗ, перешёл на советские комплектующие. В 1939 году стал самостоятельной частью Глававтопрома. В это время специально под мощности завода КИМ был разработан малолитражный автомобиль КИМ-10.

В годы войны КИМ, конечно, был переориентирован на выпуск военной продукции. Но уже в мае 1945 года было принято постановление Совета народных комиссаров СССР о развёртывании строительства автозавода по выпуску малолитражных автомобилей «Москвич».

В 1947 году стартовал серийный выпуск легковых автомоби-

лей «Москвич-400». Эта модель была разработана на основе немецкого «Opel Kadett». В 1948 году началось производство полу-



деревянного фургона, а в 1949 – и кабриолета на базе «Москвич-400». В 1954 году увидел свет модернизированный автомобиль «Москвич-401».

Наиболее успешными в истории завода стали вторая половина 1950-х и 1960-е годы. В этот период модельный ряд завода обновлялся каждые несколько лет, «Москвичи» активно осваивали экспортные рынки и международные ночные трассы. В 1956 году

«Москвичи» возвращаются?

начат выпуск нового «Москвича-402», а уже в июле 1958 года проведена его модернизация, в ходе которой он приобрёл верхнеклапанный двигатель. Новая версия получила индекс «Москвич-407». На этих автомобилях в 1958 году заводская команда дебютировала на международных спортивных трассах. В конце 1950-х годов, когда переходили на выпуск

еров, работающие по технологии, лицензированной фирмой «Рено» и построенные с участием её специалистов. В октябре того же 1968 года завод получил новое имя – АЗЛК.

В начале 1990-х годов АЗЛК ещё оставался одним из крупнейших автомобилестроительных советских предприятий. На нём велись конструкторско-экспериментальные работы по созданию автомобилей и строительство нового моторостроительного завода. Однако новый автомобиль «Святогор», производившийся в 1997–2001 годах, хотя и был улучшен по ряду наиболее проблемных узлов и агрегатов, к началу 2000-х уже морально устарел. Кроме того, использование импортных комплектующих, составлявших более 50% себестоимости, после дефолта 1998 года сделало производство экономически невыгодным. К тому же новые владельцы завода перестали стесняться продавать недоукомплектованные машины: модель «Алеко» в народе неслучайно прозвали «калекой».

В результате всех пертурбаций завод понемногу обанкротился. На его территории был создан «Автофрамос», совместное предприятие Правительства Москвы с французами. Позже его преобразовали в ЗАО «Рено Россия». В 2005 году на площадке бывшего АЗЛК началась отвёрточная сборка автомобилей «Рено Логан». К концу 2012 года у со-

вместного предприятия остался один хозяин – концерн «Рено». Бескорыстное правительство Москвы с облегчением вздохнуло и умыло руки.

Но однако же... 23 марта 2022 года представители «Рено» объявили о приостановке деятельности в России, занимавшей второе место по продажам автомобилей «Рено» после собственно самой Франции.

Так что же, значит, легендарный завод снова наш? Если и да, то радоваться пока особенно нечему: перейдя под контроль правительства столицы, «Москвич» сегодня выпускает под своим брендом варианты китайского JAC JS4.

Однако руководитель «Москвича» Максим Ключин обещает, что со временем количество деталей российского производства будет увеличено, и понемногу мы станем производить полностью российские машины. «Однозначно постепенно мы будем внедрять российские детали. Процесс этот требует времени, потому что нужны испытания, сертификация, но к 2025 году мы планируем сделать полностью отечественный автомобиль с российскими комплектующими», – говорит руководитель проектов.

Так что же – верить в лучшее или ностальгировать о временах, когда отечественные автомобили были не в планах, а в гаражах? Решать вам.

Александра Смирнова

Электросамокаты: пора что-то решать

2 ноября 2023 года фракция КПРФ в Московской городской Думе провела круглый стол по теме «Проблемы администрирования правонарушений с использованием средств индивидуальной мобильности в г. Москве». Организатором и ведущим круглого стола была депутат Екатерина Енгальчева. В мероприятии также участвовали депутаты столичного парламента: заместитель руководителя фракции КПРФ в Мосгордуме Леонид Зюганов, Сергей Савостьянов, Елена Янчук, другие депутаты, координатор Левого фронта Сергей Удальцов, представители Общественной палаты Москвы, активисты общественных организаций, юристы и т.д. На круглый стол были приглашены и представители ГИБДД.

Популярность средств индивидуальной мобильности (СИМ) привела к тому, что теперь они угрожают здоровью и жизни людей. Неурегулированность всего, что связано с движением электросамокатов, отсутствие чётко выделенных для них полос – всё это обернулось стремительным ростом ДТП. В столице только за 9 месяцев этого года 6 человек погибли в результате столкновения с электросамокатами, а свыше 600 получили серьёзные травмы. Подчас пострадавшие (в том числе дети и

подростки) остаются инвалидами на всю жизнь. Всё это вызывает сильное недовольство москвичей. Многие горожане иногда идут на крайние меры, ломая или выбрасывая оставленные без присмотра электросамокаты.

Ситуация осложняется отсутствием чётко прописанных правил использования СИМ. В результате у дорожных инспекторов нет возможности применять санкции к нарушителям. А власти до сих пор не очень задумывались о решении проблемы.

Обо всём этом говорили участники круглого стола. Так, Екатерина Енгальчева, открывая мероприятие, заявила о необходимости создания выделенных зон, по которым люди смогут передвигаться на СИМ. За их пределами езду следует запретить.

Леонид Зюганов считает, что власти фактически устранились от решения проблемы потому, что чиновники поддерживают крупный бизнес, а бизнес – чиновников. Определённые структуры обогащаются за счёт сдачи в аренду электросамокатов. Фактически они нагревают руки на жизнь и на здоровье москвичей. Зюганов высказался за то, чтобы поручить полиции проверять документы, подтверждающие разрешение на пользование электросамокатов. Он отметил, что если

не заняться решением проблемы сейчас, то в перспективе половина жителей столицы будет ездить на электросамокатах. И тогда резкого роста ДТП и травм избежать не удастся.

Одновременно Леонид Зюганов предложил инициировать проведение референдума. Только сами москвичи должны определиться, как нужно поступить – либо полностью запретить электросамокаты, либо разрешить их при условии введения системного регулирования движения. Так же считает и Сергей Удальцов. Заявив о бесперспективности призыва к разуму чиновников и крупных коммерсантов, он выступил за предоставление выбора жителям мегаполиса.

На круглом столе выступили член Общественной палаты Москвы Максим Буре, член Совета при председателе Совета Федерации по взаимодействию с институтами гражданского общества Вера Лекарева. Слово было предоставлено представителю Фонда помощи пострадавшим в ДТП Эрике Яблоковой, жителям столицы, чьи родственники стали жертвой подобных инцидентов, юристам, экспертам. Они не только описали ужасающие картины, как люди получали увечья в результате наезда электросамокатов, но и предлагали раз-



ные меры для урегулирования ситуации.

Некоторые приводили пример опыта столиц ряда зарубежных стран, где запрещены электросамокаты. Другие предлагали сделать упор на разработку чётких правил и требований к лицам, использующим СИМ. Как бы то ни было, практически все были едины во мнении о необходимости принятия безотлагательных мер. Это было отражено в проекте резолюции круглого стола. Позже её направят мэру Москвы, предложив конкретные шаги по решению проблемы, а также о введение реальных ограничений на использовании в столичном регионе средств индивидуальной мобильности.

Пресс-служба МГК КПРФ

ВСТУПАЙТЕ В КПРФ!

Тел. 8 (495) 318-51-73 Эл. почта: join@msk.kprf.ru Сайт: https://msk.kprf.ru/join

ПРАВДА
МОСКВЫ

Учредитель: МОСКОВСКОЕ ГОРОДСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ политической партии «КОММУНИСТИЧЕСКАЯ ПАРТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ». Тел. 8-495-318-51-73.

Главный редактор Н.Г. Веселова

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Москве и Московской области. Свидетельство о регистрации СМИ ПИ №ТУ 50-879 от 21 декабря 2010 г. Адрес редакции: 117452, г. Москва, Симферопольский бульвар, д. 24, корп. 3. Тел. 8-499-257-56-38.

Электронная почта: pravdamoskvy@yandex.ru www.msk.kprf.ru

Распространяется бесплатно, часть тиража – по подписке. Подписной индекс ПН808.

Авторы опубликованных материалов выражают в них собственную точку зрения. Рукописи не рецензируются и не возвращаются. Отпечатано в филиале ОАО «ПФОП» «Волоколамская типография». 143600, Московская область, г. Волоколамск, ул. Парковая, д. 9

Тираж 25 000 экз. Заказ №4067-23

Подписано в печать 7 ноября 2023 г. По графику: в 17.00. Фактически: в 17.00