

# От рассвета до расцвета: история украинского автопрома



PANHARD LEVASSOR



**СПРАВКА:**  
Первый полностью советский автомобиль АМО-Ф-15 был произведен заводом АМО в 1924 году.

АМО-Ф-15

## СПРАВКА

В 30-е годы начинается развитие советского автомобилестроения. В 1931–1933 гг. предприятие АМО было реконструировано и, переименованное в ЗИС, выпускает грузовики по лицензии американской фирмы Autocar, а в Нижнем Новгороде (позже Горький) в 1930–1932 г. было построено предприятие НАЗ (ГАЗ), выпускавшее легковые и грузовые автомобили по лицензии фирмы Ford Motor. Оба предприятия, созданные в период индустриализации, стали основой национального автомобилестроения и вместе с менее крупными предприятиями обеспечили к 1938 году выход СССР на первое место в Европе и на второе в мире по выпуску грузовиков. До Великой Отечественной войны автомобильная промышленность СССР произвела свыше 1 млн. автомобилей, значительная часть которых поступила в РККА.

Во время Великой Отечественной войны автозавод ЗИС был эвакуирован в тыл, где на базе его оборудования были созданы новые автомобилестроительные предприятия УльЗИС и УралЗИС (ныне УАЗ и АЗУрал). В годы войны получила распространение сборка автомобилей из машино-комплектов, поставлявшихся по ленд-лизу.

## Интересные факты истории

Автомобилестроение как отрасль машиностроения зародилось в 80–90-е годы XIX века во Франции и Германии, а в конце XIX – начале XX веков в Англии, Австро-Венгрии, Италии, США, Бельгии, Канаде, Швейцарии, Швеции и Российской империи в связи с объективной общественной потребностью в механизации сухопутных безрельсовых перевозок (прежде всего военных) и вытеснении из данной области человеческой деятельности мускульной силы животных (и людей).

## Первый автомобиль Российской империи

Первый автомобиль в Российской империи появился в Одессе – у издателя и редактора «Одесского листка» Василия Васильевича Навроцкого. В 1891 году он стал счастливым обладателем четырехколесного самодвижущегося экипажа с двигателем внутреннего сгорания. Предположительно, это был автомобиль Benz, но ряд историков указывают на Panhard Levassor.

Первый российский автомобиль с двигателем внутреннего сгорания был построен и публично продемонстрирован в 1896 году Яковлевым и Фрезе. В 1896 году в России появился и ряд частных автофирм, из которых наиболее крупными и оснащенными были Руссо-Балт (1909–1918) и Пузырев (1911–1914).

Однако первые серьезные усилия по созданию национального автомобилестроения русское правительство предприняло уже в разгар Первой мировой войны, когда в 1916 году были выделены казенные средства для строительства шести автомобильных заводов.

В 1930-е годы автомобилестроение индустриального типа было создано в СССР.

В 1930–1950-х практически прекратилось использование продукции деревообрабатывающей промышленности, чьи изделия в кузовостроении были заменены стальными деталями.

## Послевоенный рывок

В 1950–1960-х автомобильная промышленность начала интенсивно развиваться в Японии, а также активно в Бразилии, Мексике, Аргентине, Испании, Индии, КНР и ряде других стран.

В 1950-х японская фирма Toyota применила основанную на Кайдзен систему гибкой организации производства и повышения качества, известную как «метод Тойоты».

В 1950–1970-х развитие советского автомобилестроения продолжалось экстенсивными





**АВТОПРОБЕГ ИСТОРИИ – САМЫЙ МАССОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ XX ВЕКА ЖИГУЛИ («КОПЕЙКА») ВАЗ 2101**

методами, причем до начала 70-х основной приоритет отдавался грузовым автомобилям, в частности, армейским многоосным тягачам и полноприводным грузовикам двойного назначения.

Массовая автомобилизация СССР началась со строительством Италией под ключ в 1966–1970 гг. Волжского автомобильного завода (ВАЗ) в Тольятти и выпуском на его мощностях (660–730 тыс.) ВАЗ 2101 (легковых автомобилей марок Жигули) и ВАЗ 2121 Нива (первый массовый комфортабельный полноприводный джип, что стало передовым и для Европы). Также с нуля было начато достаточно крупное производство легковых автомобилей Иж-Авто преимущественно с новым типом кузова хэтчбек.

С середины 1970-х широкое распространение получили станки с автоматическим управлением и автоматизированные производственные линии (особенно на вредных (окраска) и ответственных (сварка) участках) с промышленными роботами-манипуляторами.

В 1976 году в строй вошел крупнейший в Европе завод грузовых автомобилей КамАЗ, строительство которого было начато в 1969 году. С его вводом доля дизельных автомобилей в грузовом парке СССР возросла с 7–8% до

25%. Было положено начало дизелизации ряда других советских автомарок.

К 1980-м гг. советское автомобилестроение добилось очевидных успехов в массовом производстве: по общему автопроизводству (по 2,2 млн. в 1985-м и 1986 годах) СССР занял пятое место в мире (уступая только Японии, США, ФРГ и Франции), по производству грузовиков – третье место, по производству автобусов – первое место. За это десятилетие были освоены принципиально новые переднеприводные легковые модели с кузовами хэтчбек и подготовлено массовое производство дизельных среднетоннажных грузовиков и автобусов.

В 1980-х гг. Япония отобрала звание мирового лидера автомобилестроения у США, и началось интенсивное развитие автопроизводства в Южной Корее, а с 1990-х – в некоторых постсоциалистических европейских странах и в других странах Азиатского региона, прежде всего в Китае, который в 2009-м стал новым мировым лидером автомобилестроения и автопотребления. В то же время с 1980-х гг. многие европейские страны (кроме Испании и Германии) значительно утратили свои позиции в мировом автомобилестроении. К наиболее важным тенденциям мирового автомобилестроения в начале XXI века можно отнести особое внимание



**ПЕРВЫЕ МОДЕЛИ «ЖИГУЛЕЙ» (СЛЕВА НАПРАВО):  
ВАЗ-2101 (В СЕРИИ С 1970), ВАЗ-2102 (С ОСЕНИ 1971)  
И ВАЗ-2103 (С СЕНТЯБРЯ 1972)**

к улучшению экологических и экономических показателей ДВС (каталитические нейтрализаторы и дизели нового поколения, новые типы топлив, включая биотопливо), к созданию гибридных систем (ДВС+электромотор+аккумулятор), повышению уровня безопасности, улучшению ходовых качеств, электронных систем помощи вождению, «интеллектуализации» автомобиля в целом.

Важной проблемой сегодня является проблема утилизации вышедших из употребления автомобилей. В ряде государств приняты нормы, директивы и законы, требующие от производителей, в целях регулирования процессов рециклизации, полной информированности по части используемых ими материалов. Важным шагом для реализации этих законов и норм было создание единой международной информационной системы IMDS. Сегодня членами IMDS являются более 20-и представителей мирового автопрома.

### Развитие автопрома в Украине

В Украине 1908 году основан Мелитопольский моторный завод (МЕМЗ) по выпуску стационарных автомобилей с двигателем внутреннего сгорания (ДВС).

В 1923 году Запорожский завод «Коммунар» начинает выпуск зерноуборочных комбайнов и другой сельхозтехники.

После освобождения Днепропетровска в 1944-м было решено построить в городе автозавод, о чем свидетельствует Приказ Наркома среднего машиностроения СССР от 31 июня 1944 года. Главным конструктором был назначен один из лучших советских специалистов Виталий Андреевич Грачев. На заводе планировалось выпускать 300 тысяч грузовиков в год. В середине 1948-го начали производство автокранов, автопогрузчиков и самосвалов ДАЗ-585. Прежде чем запустить на конвейере ЗИС-150, в КБ «ДАЗ» провели его глубокую модернизацию. После государственных испытаний грузовик ДАЗ-150 «Украинец» был рекомендован к серийному производству, но... 9 мая 1951 г. выходит Постановление Совмина «О передаче Министерству вооружения Днепропетровского автомобильного завода...». Так, вместо грузовиков страна получила лучшие в мире ракеты, а завод стал знаменитым «Южмашем». По иронии судьбы, в 1992 году на «Южмаше» наладили выпуск троллейбусов, а в 2005-м создали автобус А186.

17 апреля 1958 года Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР принято решение о создании в Кременчуге завода по выпуску большегрузных автомобилей. Производство тяжелых грузовиков было передано Ярославского автомобильного завода. На базе завода мостовых конструкций решено было наладить выпуск тяжелых грузовиков ЯАЗ, позже получивших имя КраЗ.





**КРАЗ-222**



**ВОЛГА ГАЗ 21 «СЕРЕБРИСТЫЙ ОЛЕНЬ»**



**ГЛАВНЫЙ ПАССАЖИР АВТОБУСА ЛАЗ 965 – Ю.А. ГАГАРИН.**

10 апреля 1959 года были собраны первые два самосвала КРАЗ-222.

Тем временем в Луцке начинается строительство Луцкого авторемонтного завода. После ввода его в эксплуатацию 25 августа 1955 года основной продукцией завода становятся запчасти к ГАЗ-51 и ГАЗ-63, а также ремонтное оборудование для сельскохозяйственных нужд. Но нужды военных внесли коррективы в деятельность предприятия. Было решено наладить выпуск армейского транспортера (ТПК) ЗАЗ-967, а в 1966-м собран «гражданский» внедорожник КРАЗ-222.

В сентябре 1958 года на «ЛумЗе» начинается

изготовление автомагистралей, авторефрижераторов и прочих машин специального назначения.

В декабре 1966-го на «ЛуАЗе» собирают первые 50 малолитражных автомобилей ЗАЗ-969В.

В 1975-м «ЛуАЗ» входит в состав новообразованного объединения с головным

предприятием в Запорожье – автомобильным заводом «Коммунар». В 1979-м начато производство ЛуАЗ-969М. С 1992 года «ЛуАЗ» выводится из состава «АвтоЗАЗа».

В 1945-м основан Львовский автобусный завод. На протяжении почти 10 лет строились его корпуса, и одновременно выпускалась промышленная продукция: одноосные прицепы, прицепы для перевозки хлеба, ковши для экскаваторов, автолавки, прицепы-лавки, кузова-прицепы, автомобильные краны и прочие изделия. В феврале 1956 года на Львовском автобусном заводе появился первый экспериментальный автобус марки ЛАЗ-695 с расположенным сзади двигателем ЗИЛ-124.

Аналогов этой модели в СССР в то время не было: до него все автобусы строили на шасси грузовых автомобилей. Интересно, что именно автобусы марки ЛАЗ на протяжении многих лет использовались для транспортировки советских космонавтов на Байконуре.

Впоследствии этот же автобус вплоть до 23 апреля 1967 года исправно возил космонавтов по Байконуру. Последним его пассажиром-космонавтом стал Владимир Комаров, который погиб при посадке космического аппарата. Космонавты – народ бесстрашный, но суеверный, после аварии с Комаровым автобус заменили на другую модель – ЛАЗ 695Е.

В 1978-м с конвейера сошел первый городской автобус с дизельным двигателем ЛАЗ-4202. В 1982 году изготовлен образец среднего междугородного автобуса ЛАЗ-4207. В 1994 году начата сборка больших междугородных автобусов ЛАЗ-5207. Создан первый образец троллейбуса ЛАЗ-52522.

Родиной «народного» автомобиля стало Запорожье, где осенью 1960 года с конвейера бывшего завода сельхозтехники «Коммунар» сошли первые экземпляры серийной малолитражки ЗАЗ-965 «Запорожец» (известный в народе под названием «Горбатый»).

Всего с 1960-го по 1994 год на «ЗАЗе» было изготовлено 3 422 444 автомобиля «Запорожец».

В 1988 году в Запорожье начинается серийное производство легковых автомобилей семейства «Таврия» и двигателей с жидкостным охлаждением в Мелитополе.



**ЗАЗ-965 («ГОРБАТЫЙ»)**





**ЗАЗ-968А («ЗАПОРОЖЕЦ»)**



**АВТОМОБИЛЬ «ТАВРИЯ-НОВА»**

Бориспольском автозаводе («БАЗ») изготовлены первые 5 автобусов БАЗ-А079 на шасси Tata. В марте «КрАСЗ» стал собирать различные модели УАЗов, а в ноябре – ВАЗы.

В 2003 году зарегистрировано ЗАО «Запорожский автомобилестроительный завод». Разработан новый полупортажный автобус повышенной комфортности NeoLAZ (ЛАЗ-5208). Создана корпорация «Эталон», объединившая несколько предприятий, в том числе «БАЗ» и «ЧЗСА».

В 2004 году на «ЛуАЗе» из машинокомплектов собрана первая партия из 55 грузовиков Hyundai HD 65. На «ЗАЗе» начато производство автомобилей ВАЗ-21093 и ВАЗ-21099, «Ланос» (Т-150), Opel Astra G.

В 2005 году конструкторами «ЗАЗа» разработан автомобиль «Ланос-фургон», на ХРП «ИЗАА» подготовлены производственные мощности для выпуска автобусов I-VAN на базе шасси автомобиля ТАТА. В июне совет директоров Корпорации «Богдан» принял решение об организации выпуска легковых автомобилей в Черкассах, а на освобожденных площадях в Луцке – производства автобусов. Выпущен первый образец 12-метрового троллейбуса ElectroLAZ (Е183). На «КрАСЗе» началась сборка вазовских «десяток».

В 2007 году на заводе FSO в Польше запускается производство Chevrolet Aveo. «УкрАВТО» и GM объявляют о создании СП. Созданы новые модели автобусов: CityLAZ-10 (А152) и CityLAZ-20 (А292). На «КрАСЗе» началась сборка Geely СК и Geely МК, а также нескольких моделей Great Wall – Hover, Safe и Wingle.

### Чужие стали нашими

С обретением Украиной независимости в стране появились новые предприятия, такие как «Богдан», «Еврокар», «КрАСЗ» и «Эталон», существенно поменялся ассортимент предлагаемой продукции, освоены новые технологии.

В 1995 году создан автосборочный завод «КрымавтоГАЗ», начавший сборку «ГАЗелей». Совместно с Горьковским автозаводом в Кременчуге создано СП «Кременчуг-АвтоГАЗ», впоследствии ставшее Кременчугским автосборочным заводом (КрАСЗ).

В 1998 году создано СП «АвтоЗАЗ-Дэу». В Запорожье стартовал выпуск автомобиля «Таврия-Новая», а в Ильичевске начата крупноузловая сборка автомобилей Lanos, Nubira, Leganza. «КрымавтоГАЗ» освоил сборку автомобилей «Волга».

14 апреля 2000 года, концерн «Укрпроминвест» приобрел 81,12% акций ОАО «ЛуАЗ». В Луцке началась крупноузловая сборка автомобилей ВАЗ и УАЗ. С линии сборки КрАСЗ 11 августа сошла первая «Волга».

В сентябре 2001 года на «КрАСЗе» стартует сборка автомобилей «Волга» и «Соболь». Начато строительство завода «Еврокар».

В 2002 году на основании 30 апреля



**АВТОБУС БАЗ-А079**

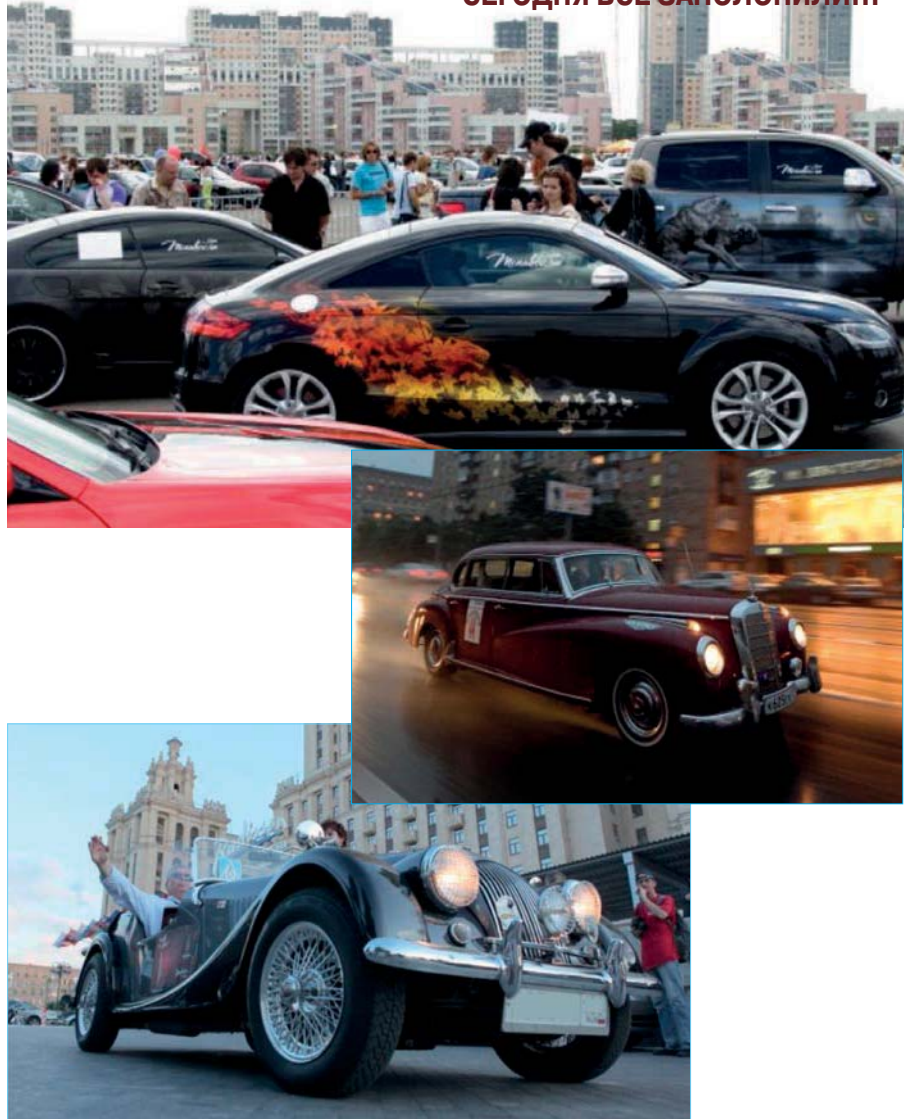


**АВТОМОБИЛИ... АВТОМОБИЛИ...  
СЕГОДНЯ ВСЕ ЗАПОЛНИЛИ...**

В 2006 году «КрАСЗ» приступил к сборке SsangYong Kyron, а в начале 2007 г. – внедорожника Actyon, выпущен первый образец 18-метрового троллейбуса ElectroLAZ (E301), официально открыт завод «Еврокар», начата сборка автомобилей Skoda. В Черкассах открыт завод по производству автомобилей марки «Богдан», Lada, Hyundai. В Луцке на заводе Корпорации «Богдан» налажен выпуск низкопольных троллейбусов.

2009 год – на заводе в Черкассах начато серийное производство Bogdan.

В 2013 году в Украине представлена концепция государственной целевой программы развития легкой автопромышленности до 2020 года, которая должна сделать из автопрома одного из лидеров украинской экономики. «Эта отрасль является особенно важной для нашей страны, учитывая то количество заводов, которое у нас есть – это примерно 70 тысяч рабочих мест. Поэтому мы будем поддерживать тех работодателей, которые сохраняют эти рабочие места», – подчеркнул Юрий Бойко (вице-премьер-министр Украины). Данная концепция предусматривает увеличение производства легковых автомобилей более чем в семь раз – до 734 тыс. единиц в 2020 году с 97,5 тыс. «Планируется довести уровень покрытия внутреннего спроса до 70% автомобилями отечественного производства. Для этого концепция программы предусматривает освобождение производителей от уплаты ввозной пошлины и НДС на 5 лет на импорт оборудования для автомобильной промышленности, пятилетнее освобождение от налога на прибыль, которая инвестируется в развитие производства. Это позволит создать около 190 тыс. новых рабочих мест. Кроме того,





в случае выполнения программы сальдо внешней торговли Украины выйдет из минуса благодаря замещению импортных авто отечественными, а доля автопрома в ВВП повысится с 0,4% до 8,2%. Для поддержки отечественной автомобильной отрасли в Кабинете министров Украины готовят законопроект о денежной компенсации для покупателей отечественных авто.

### Плюсы и минусы сегодняшних будней

Автопродажи в странах Европейского Союза упали за последние 17 лет до минимального показателя, из-за чего в ЕС автомобили уже подешевели. Однако в Украине дилеры не спешат снижать цены. Зато благодаря кризису на европейском авторынке у украинских покупателей появится больший выбор.

Снижение продаж автомобилей происходит на фоне роста безработицы в странах еврозоны – это подрывает потребительский спрос, констатирует генеральный директор Renault Карлос Гон. Кроме того, по словам аналитика Commerzbank Саши Гоммела, еще одним ударом для рынка стало сворачивание программ автокредитования: «Производители в Европе накапливают убытки, и ситуация настолько плачевная, что они могут снизить производство». Он напоминает, что такие компании, как Ford, General Motors и Peugeot Citroen, уже заявляли о закрытии части своих заводов.

В Украине автопродажи также падают. Снижение продаж в ЕС пошло на пользу некоторым украинским компаниям. «В начале года у Renault существовал дефицит обновленных моделей Logan, Sandero, Fluence в популярных комплектациях и дизельных версиях. Переизбыток автомобилей в Европе заставил

автокомпанию пересмотреть поставки в пользу украинского рынка. Сейчас у потребителей сложилась более благоприятная ситуация, так как компании заметно стали снижать цены или предоставлять бесплатные бонусы при покупке автомобилей. В ЕС продажи, скорее всего, будут сохраняться на текущем уровне, считает аналитик консалтинговой компании IHS Automotive Карлос да Силва. В ACEA ожидают, что рынок начнет восстанавливаться, но компенсировать низкие результаты не удастся. Существенное оздоровление рынка, по словам гендиректора BMW Норберта Райтхофера, ожидается не ранее второй половины 2014 года. В Украине рынок также может оживиться на несколько месяцев из-за введения утилизационного сбора с импортных автомобилей, который будет закладываться в их стоимость. Введенные Украиной спецпошлины на импорт автомобилей обойдутся Европейскому Союзу в 250 млн. евро. Торговые потоки ЕС, потенциально пострадавшие от этой меры, могут быть оценены в 250 млн. евро, что равняется стоимости автомобилей ЕС, экспортируемых в Украину за год.

Каждый обладатель автомобиля знает, что современный автомобиль – это не роскошь, а средство передвижения, он стал неотъемлемой частью нашей повседневной жизни. Если раньше автомобиль был доступен не каждому, то теперь это просто необходимо в повседневной жизни. Такой вывод можно сделать, если обратить внимание на наши дороги и количество автомобилей, по ним перемещающихся: люди отвозят детей в школу, ездят на работу и покупают в супермаркетах, перевозят продукты в собственном автомобиле. Некоторые даже путешествовать предпочитают на личном авто-

транспорте. Это положительная тенденция, свидетельствующая о росте благосостояния людей. Но увеличивающееся число автомобилей говорит и о появлении новых проблем: растет количество дорожно-транспортных происшествий и пробок на дорогах. Кому не известна классическая фраза: «В России две проблемы – дороги и дураки». К сожалению, это выражение стало, как никогда, актуальным для Украины. По-прежнему тяжело разрешаются вопросы, которые связаны с человеческим фактором. Остро стоит проблема дорожно-транспортных происшествий. Практически каждый день в Украине в дорожно-транспортных происшествиях люди получают очень серьезные травмы, а для части из них все заканчивается весьма трагично. И порой, кажется, что это наше «достояние», и от этого мы не избавимся никогда. А ведь в Украине множество живописных уголков, пользующихся огромным спросом у туристов. Приезжие отмечают, что украинцы очень приветливы и гостеприимны, а сами города привлекают многовековой историей. Может, в Украине и нет достаточного количества объектов придорожного сервиса, но и эта проблема с каждым годом, надеемся, будет решаться. Именно поэтому люди уверены, что при наличии своего надежного «железного коня» и достаточного количества времени – идеальное сочетание для путешествий на автомобиле по просторам Украины. Только помните, что важно правильно вести себя на дорогах, правила дорожного движения для всех едины. Ведь в конечном итоге от этого зависит не только качество вашего отдыха, но и ваша безопасность.

**Шеф-редактор  
ИД «Украина Бизнес»  
К.Т.Н. Николай СТЕПАНОВ**

