Игорь Шувалов на "КАМАЗе": главе ВЭБа презентовали «Атом» и «Техногород»

Из Набережных Челнов председатель госкорпорации «ВЭБ.РФ» уехал с опытом вождения «гаджета на колесах» и образами будущего инженерного городка, которым для воплощения еще потребуется участие федеральных структур. Как Игорь Шувалов провел день в автограде, наблюдали "Вести КАМАЗа".

МАШИНЫ С НАЧИНКОЙ «АТОМА» УЖЕ ЕЗДЯТ ПО МОСКВЕ

Проект «Атом» и будущий «Техногород», который объединит в единую экосистему челнинские IT-парки, НТЦ "КАМАЗа" и центр «Олимп», стали главными пунктами повестки пятничного визита в Набережные Челны председателя госкорпорации «ВЭБ.РФ» **Игоря Шувалова**. Конкретных - публичных по крайней мере - соглашений его встреча с челнинцами не принесла, но обсудить перспективы развития обоих проектов вполне получилось.

В автоград Шувалов приехал во главе делегации из 25 человек, а вместе с министром экономики РТ **Мидхатом Шагиахметовым**, мэром Челнов **Наилем Магдеевым** и топ-менеджментом "КАМАЗа" кортеж на маршруте между камазовскими объектами получился еще внушительнее. Первой точкой стал полигон компании, построенный около НТЦ – здесь гостей ждали образцы новой техники автогиганта.

Выставку открывал «Атом» в двух видах: голая платформа, на которую можно поставить любой кузов, и автомобиль на ходу, но со временным кузовом – для того, чтобы председатель ВЭБа мог лично опробовать IT-системы «гаджета на колесах», разработанные в недрах челнинского IT-парка. Как выяснилось со слов директора проекта **Игоря Повараздюка**, автомобили с фирменной начинкой уже катаются по Москве. Тестовых платформ серийной версии электрокара АО «Кама» изготовило 13 штук еще к прошлой осени.
Пассажирскую технику "КАМАЗ" представил несколькими моделями: новым городским КАМАЗ Vega средней вместимости (65 мест, 19 сидячих), газомоторным КАМАЗ 6250-Р5, брендированным для «Газпрома», и электробусом КАМАЗ-6282 ONC с ночной зарядкой и увеличенным запасом хода. Если на тех электробусах, которые уже курсируют по Москве, батареи хватает на 100-120 км, то новый способен проехать без подзарядки уже 285 километров.

Шувалов зашел в каждый автобус, каждый похвалил, а вот в кабины грузовиков забираться уже не стал – впереди делегацию ждали еще презентации. Гость посмотрел и послушал о «Компасе-9», о седельных тягачах 54901 и 65659-СА, осмотрел снаружи самосвалы. Ожидаемо взгляд председателя ВЭБа привлек беспилотный карьерный самосвал «Атлант», который умеет перевозить грузы из карьера в точку разгрузки без участия человека – его псевдокабина и прежде вызывала живые отклики своим футуристичным дизайном.

Экспозицию замкнула «бытовка класса люкс» от «КАМАЗ-Мастера», в которой гостей и собрали на важный разговор. Один только основной отсек автомобиля сопровождения гонщиков вместил около 20 человек и позволил провести для них пару презентаций.

ЗАПУСК «АТОМА» В СЕРИЮ БУДЕТ СТОИТЬ ОКОЛО 15 МИЛЛИАРДОВ

Повараздюку удалось вместить в свой недлинный рассказ об «Атоме» как концепцию

электрокара, так и маркетинговую и ценовую политику проекта, и в целом его перспективы в развитии. Напомним об основных параметрах будущей машины.

Без подзарядки «Атом» готов проехать 500 км – этого с запасом хватит для смены таксиста, а частный владелец сможет ездить по городу около недели. Зарядить автомобиль на 100 км пути можно будет за 8 минут. Готовая платформа сможет нести разные варианты кузова, ее ширина равна 1615 мм, длина - 3995 миллиметров. Клиренс в представленном варианте составил 170 мм, но в принципе дорожный просвет может меняться в зависимости от надстроек. Радиус разворота 4,9 м позволит маневрировать в ограниченном пространстве. Главной фишкой электрокара, которая и сделает его конкурентным на быстрорастущем рынке, станет IT-инфраструктура, которая и превращает его в «гаджет», способный, например, расплачиваться за услуги, не говоря уже об умении парковаться, держать полосу и прочих дорожных навыках. Автомобиль получил свою операционную систему, на которую ставятся любые нужные владельцу программы.

Шувалова, впрочем, больше интересовали параметры бизнес-проекта: ценник машины, темп развития «Атома» и некоторые практические решения, которых пока не нашли другие производители электрокаров. К примеру, стойкость батареи к российским морозам: по словам гендиректора проекта, модернизировать ее для бесперебойной езды зимой можно, идеи уже есть. В этой части проекта активно участвует и команда «Росатома».

Из других ответов Повараднюка стало ясно, что будущая розничная цена еще не определена, но примерным ориентиром остается ценник в 3 млн рублей, и он отвечает ожиданиям потребителя. Независимые исследования для АО «Кама» уже проведены, и они показали, что целевая аудитория оценивает функционал электрокара в 2,5-3,5 млн рублей – это если говорить о частном владении. Напомним, машину забронировали для для оперативной покупки после ее выхода на рынок 5 тыс. физлиц. Еще порядка 100 тыс. автомобилей предзаказали коммерческие парки – такси и каршеринг.

Коллектив «Камы» движется по дорожной карте проекта точно в графике, и как раз сейчас подошло время закупать оборудование для серийного производства. Основной сборочной площадкой станет, напомним, завод «Москвич», уже оснащенный станками, но «Атом» и «Москвич» - машины все-таки разные, и кое-какие технологии в любом случае придется докупать.
Экспортных рынков для электрокара идеологи видят много, но самой любопытной заявкой из них прозвучал Китай, где планируется наладить и свое производство. Согласно ожиданиям, уже в 2026 году «Атомы» могут продаваться в Китае, если, конечно, составят конкуренцию местным альтернативам. Шувалов на этот счет предупредил, что китайские электрокары так целеустремленно осваивают рынки, что к 2026-му и российский покупатель будет ассоциировать легковой автомобиль в первую очередь с «китайцем».

Наша же машина будет нашей на 60-70%, а импорт комплектующих – только из Китая, опять же, - подразумевает поставки сложной электроники и отдельных систем управления. Стоит напомнить, что в Поднебесной у «Атома» имеется свое подразделение, работают в котором не партнеры, а именно штатные сотрудники компании.

По словам Повараднюка, акционеры «Камы» к настоящему времени инвестировали в проект порядка 15 млрд рублей, если учитывать абсолютно все вложения, включая деньги миноритариев. Сумма набирается не только живыми деньгами, но и имуществом, участием в разработках, услугами. "КАМАЗ", например, вошел в капитал имуществом, а «Лаборатория Касперского» - системой безопасности программного обеспечения, над которой работает.

Около 15 млрд рублей, по оценке гендиректора, понадобится и на запуск серийного производства, ведь инвестиционный период еще далек от завершения. Пока «Атом» смотрит в сторону Фонда развития промышленности, который может отпустить на эти цели порядка 10 млрд рублей в общей сложности, но вообще инициаторы проекта в лице директора по развитию ПАО "КАМАЗ" **Ирека Гумерова** и Повараднюка обсудили с Шуваловым и другие вероятные формы господдержки. По оценке директора АО «Кама» по взаимодействию с органами власти **Анатолия Кияшко**, в общей сложности компания рассчитывает привлечь в этому году порядка 31 млрд рублей. За день до встречи, как поделился Повараднюк, «Атом» был включен в реестр перспективных российско-китайских совместных проектов.

ДЛЯ МИГРАЦИИ ИНЖЕНЕРОВ ТЕХНОГОРОДА МАЛО. НУЖЕН И ПРОСТО ГОРОД

О втором презентованном Шувалову проекте – камазовском «Техногороде» - "Вести КАМАЗа" тоже подробно рассказывали. Первым в инженерной экосистеме будет достроен технопарк «Олимп», административно-бытовой корпус которого рассчитан на 13 тыс. кв. м., а лабораторный – на 1,6 тыс. квадратов. Здесь будут разрабатываться и выпускаться новые электронные системы управления для водородного и электрического транспорта. Проект оценивается пока в 11 млрд рублей, из подтвержденных инвестиций – 900 млн рублей из федерального бюджета, 600 миллионов – от Татарстана, 750 миллионов – от "КАМАЗа". Арифметика показывает, что «Олимп» и «Техногород» в целом требуют дальнейшего внимания от распорядителей федерального бюджета, и от госкорпорации «ВЭБ.РФ» в частности.

Шувалов пока ничего обещать не стал, а сделал встречное предложение – чтобы рассчитывать на поддержку ВЭБа в вопросе привлечения инженерных кадров в Челны на ПМЖ, нужно прежде подумать о привлекательности самих Челнов. Город должен очаровывать приезжих – например, продвинутой транспортной системой. В этой связи невольно вспоминается, что до сих пор Челны обновляли пассажирский транспорт за свой счет, хотя подходящие федеральные программы работают не первый год. ВЭБ.РФ тоже курирует такие программы, однако выставляет муниципалитетам свои условия – они касаются и маршрутной сети, и обязательной безналичной оплаты в автобусах, и некоторых других усилий от заявителя. В минувшие годы Челнам зайти в них не удалось. Так что переговоры с главой ВЭБа на камазовском полигоне завершились вполне позитивно, но без окончательных решений.

«А можно прокатиться?» - несмотря на сжатые сроки, Шувалов в конце встречи сам напомнил об предложении поводить «Атом». Все получилось, хотя сопровождающие, строго следящие за лимитом времени, дали ему лишь три минуты на тест-драйв. Сделав круг по полигону, он с удовольствием оставил автограф на номерном знаке «Атома».
У администрации КИП "Мастер" к ВЭБу никаких предложений не возникло – наоборот, здесь перед Шуваловым скорее отчитались в эффективности трат, профинансированных прежде. За 20 лет развития парка «Внешэкономбанк» помог «Мастеру» почти на 900 млн рублей, если считать и непрямые инвестиции, а, например, программы льгот. Общие инвестиции в парк, как рассказал его гендиректор **Фарид Закиров**, достигли уже 19 млрд рублей, из которых 8,8 миллиарда вложил сам «Мастер», ведя здесь операционную деятельность; 5,9 млрд рублей внес "КАМАЗ"; 2,7 млрд рублей потратил Татарстан.

В парке сегодня размещаются 290 резидентов с общим штатом 12,6 тыс. человек. Их совокупная выручка за 2023 год составила 179,9 миллиарда. Из других показателей: порядка 80% резидентуры, по словам гендиректора, представлена малым бизнесом; примерно в 10% компаний задействован иностранный капитал; 10 арендаторов являются резидентами ТОР «Набережные Челны»; общая площадь всех очередей – 1,5 млн кв. метров.

Шувалова же удивила в первую очередь цена аренды - необычайно низкая, по 163 рубля за квадратный метр. Разве акционеры могли принять такое «не бизнесовое» решение? Закиров же в ответ подтвердил, что именно так акционеры и поступили: "КАМАЗ" изначально отказался от заработка на резидентах, видя целью исключительно поддержку малого бизнеса, и республика это начинание поддержала.

Фото: "Вести КАМАЗа"