

# ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНЫЙ

# ПРОБЕГ

На минувшей неделе в Москве финишировала экспедиция Audi Transcontinental. Чуть больше месяца понадобилось Михаилу Самохину (блогер, бизнес-консультант, руководитель аналитической группы AD Wiser, автор сайтов об автомобильном маркетинге, путешествиях и CRM) и Алексею Орлову (блогер, бизнес-тренер, аналитик в области системного управления), чтобы накрутить на спидометре экспедиционного автомобиля Audi Q7 более 20000 км, преодолев маршрут Москва-Владивосток-Москва. По дороге они осматривали достопримечательности, встречались с автодилерами, проводили семинары, знакомились с дорожной инфраструктурой страны. Своими впечатлениями путешественники поделились с читателями «Франта», ответив на вопросы нашего корреспондента.

**В**ы пересекли Россию с запада на восток. Где, на ваш взгляд, пролегает граница между автомобильной столицей и автомобильной провинцией? Т.е. где географически пролегает та граница, начиная с которой машины становятся попроще, постарше и «потечественней»?

**Михаил Самохин:** Раньше казалось, что по мере удаления от Москвы и европейской части России автомобили должны становиться беднее (миф о богатой Москве и нищих регионах). Теперь могу заявить, что уровень автомобилей на Урале и в Сибири не ниже, чем в европейской части, а уж в Приморье машин не только больше, но они и существенно лучше (дороже).

Есть несколько «заповедников» советского автопрома, например, город Канск. Думаю, это объяснимо экономическими причинами (крупные государственные монопредприятия или армейские контингенты).

Провинция начинается не по мере удаления от Москвы, а по мере удаления от федеральной трассы, идущей параллельно Транссибу, на которую нанизана вся наша страна. Бедные депрессивные города можно увидеть уже в нескольких десятках километров от трассы, например, Златоуст на Урале. Такие же бедные города есть всего в нескольких сотнях километров от Москвы, например, в Ивановской области.

И еще имеет смысл говорить о неосвоенности территорий в сервисном плане: и авто-, и весь остальной сервис (мотели, гостиницы, кафе) после Новосибирска потихоньку сходит на нет.

**Алексей Орлов:** Я бы добавил, что Дальний Восток, Хабаровск, Иркутск – весьма развитые автомобильные территории. Тут больше женщин за рулем, больше машин, больше сервиса. Люди здесь знают, что машина – это уже не роскошь, но еще предмет веры. Кстати, и водят тут более аккуратно.

Где пролегает географическая граница между автомобильной Европой и Азией? Т.е. где начинается явное засилье «японмарок», в том числе «праворуких»? И есть ли у «праворуких» будущее в России?

**Михаил:** Вот здесь граница есть: от столицы до Новосибирска мы наблюдаем постепенное увеличение праворульного потока, а после него леворульные машины – это экзотика. Будущего у праворульного транспорта, на мой взгляд, нет, хотя умирать он будет долго. В России практически законодательно открыт ввоз дешевых машин из Японии, а лоу-кост был в значительной мере основой благосостояния небогатых россиян в Сибири.

Необходимо еще учитывать увеличивающийся поток очень приличных «леворуких» машин из Кореи и начинающийся поток (не смейтесь!) приличных автомобилей из Китая. Покупатели грузовиков и другой коммерческой техники уже знакомы с этим сюжетом.

**Алексей:** Возможно, это связано с логистикой машин с Дальнего Востока. Одни везут их до Иркутска, другие до Новосибирска. В Новосибирске мало кто решает ехать за Байкал. Забайкальская дорога уже успела обрести мифы.

Много ли встречались автохлама на российских дорогах (т.е. тех машин, которые в других странах спокойно покоились бы на свалках)? Насколько подтверждаются ваши прежние выводы о среднем возрасте авто в России?

**Михаил:** В основном на дорогах нам встречались вполне приличные авто, за исключением бедных и депрессивных городов. Думаю, что и там они долго не продержатся. Какой смысл использовать «утиль», если на рынке можно подобрать приличную машину на любой кошелек? Сейчас ведь большое количество авторазборов и рынков подержанных автомобилей, где можно найти все.

**Алексей:** Не заметил откровенного хлама. Может, дело в том, что «японка» и в 30 лет не выглядит хламом?

Как воспринимали вашу Audi Q7 в разных регионах? Знакома ли эта машина встреченным автомобилистам или же вызывала интерес как некая экзотика?

**Михаил:** Во Владивостоке нам однажды даже задали вопрос о том, что это за машина. Но в боль-

шинстве случаев интерес вызывали наклейки с надписями «Audi Transcontinental». Москва-Владивосток-Москва». В Новосибирске, Красноярске, Иркутске и Китае (я заезжал в Хай Ха) много приличных автомобилей европейских марок. Конечно, Audi – известный бренд, и большинство водителей представляет, что это дорогой автомобиль.

**Алексей:** Замечу, что на Дальнем Востоке удивить автомобилем трудно.

Ваше впечатление о дорогах в провинции? Вы передвигались по федеральным трассам. Соответствует ли дорожное покрытие и вообще дорожная инфраструктура, включая АЗС, мотели, кафе, хоть каким-то мировым стандартам? Вообще насколько располагают наши дороги к путешествиям и развитию (обычного, не экстремального) автотуризма в стране (как внутреннего, так и внешнего)?

**Михаил:** Нормальные дороги, если мерить по московским меркам. У нас бывают и хуже. Как правило, дороги, навигация и инфраструктура в городах хуже, чем на трассах. Муниципалы объясняют это большей нагрузкой. Мне же представляется, что дорожники живут дальше от чиновников и их idiotских ограничений, поэтому могут лучше выполнять свою задачу – следить за дорогой.

Дорожная инфраструктура очень быстро появляется, но заметно, что это эффект последних нескольких лет. Есть территории, где сервиса очень мало, например, недавно построенный фрагмент федеральной трассы Чита-Хабаровск – мы окрестили этот интервал в несколько тысяч километров «темными территориями». Дальнотойщики и путешественники знают, что здесь лучше не останавливаться.

На данный момент дороги и территории к длительным путешествиям не располагают: дороги перегружены, плохо обставлены (попросту опасны), с ночлегом и питанием очень напряженно, а уровень имеющихся заведений – для очень незыскательных туристов.

Да и администрация территорий не сильно «парится» тем, чтобы было что-то интересное, привлека-

ющее внимание путешественников. Не могу сказать, что путешествие по нашим автодорогам по России доставляет массу удовольствия. Скорее, это приключение на грани экстрима, но, честно говоря, ничего исключительно опасного сегодня российские дороги не представляют.

Европейским стандартам безопасности и удобства наши дороги ни в каком плане не отвечают, но лет двадцать назад и таких дорог не было. Надо признать, что бизнес, формируя поток грузоперевозок по трассам страны, постепенно формирует среду и связывает территории.

**Алексей:** Сейчас состояние инфраструктуры более-менее нормальное. Если до Новосибирска можно путешествовать спокойно с детьми и городскими дамами, то после – только с теми, кто готов к походной жизни и принимает фанерный домик за благо. Впрочем, курорты Кавказа и Крыма до сих пор предлагают такой же сервис. Беда в том, что пока и этого сервиса настолько мало, что легко можно остаться в положении «туда 500 км, сюда 500 км».

Вы встречались с региональными автодилерами. Какие вопросы их интересуют? На какие проблемы они жалуются? В каком направлении им вообще стоит развиваться? Дилеры каких автомарок имеют, на ваш взгляд, наилучшие перспективы в Сибири? Имеет ли шансы на успех экспансия китайских автопроизводителей?

**Михаил:** Самое большое впечатление произвела встреча с дилером «Сумотори» во Владивостоке, где я проводил семинар по маркетингу. Там наблюдал самый интересный рыночный феномен. Рынок Дальнего Востока давно насыщен парком автомобилей, в то время, как Европейская часть, Урал и Сибирь еще испытывают дефицит транспортных средств. Это позволяет дилерам завышать цены на новые автомобили. Дальневосточные же дилеры уже не могут пользоваться этими завышенными ценами, там рынок сам определяет реальную стоимость их услуг.

Рынок новых автомобилей на Дальнем Востоке практически отсутствует, т.к. нет аргументов, чтобы объяснить покупателям, почему новый автомобиль, не сильно отличающийся по потребительским свойствам от подержанного, существенно более дорог (в европейской части это плата за удовлетворение острого дефицита автомобилей на рынке).

Перспективы имеют дилеры любых марок, осознающие, что организация нормального вменяемого сервиса и снижение стоимости владения автомобилем – приоритетная задача. Пока стоимость владения – понятие, неосознаваемое даже автовладельцами.

Китайские бренды имеют все возможности прийти на этот рынок, и это лишь вопрос времени. То, что сегодня говорят про китайский автопром, лет 15 назад говорили про корейский, а еще раньше теми же эпитетами характеризовали японские марки.

**Алексей:** Отношение к машинам у нас в России, как я уже отмечал, – это вопрос религиозный. Машина слишком много значит для россиянина. Поэтому пока вопрос выбора – вопрос веры. Китайские машины – пока изгой. На Дальнем Востоке их не рассматривают даже. Это как в приличном обществе предложить выпить самогон. Хотя любители самогона найдутся, и могут даже сделать из него культ. Но это потом. Я думаю, что через грузовики и через сборку международных брендов китайцы в ближайшем будущем заявят о себе как достойные соперники на авторынке.

Вы проехали Омскую, Новосибирскую, Кемеровскую области, Красноярский край. Если не обращать внимания на достопримечательности и дорожные указатели, чувствуется ли, что вот сейчас автомобиль пересек некую границу между регионами (т.е. поменялась дорога и инфраструктура и пр.)?

**Михаил:** Я этого ожидал, но на деле не обнаружил. Отдельные особенности есть, но в большинстве случаев отличия в качестве дорог и инфраструктуры в разных регионах страны значительнее, чем отличия подмосковных дорог от дорог в Сибири.

Есть повсеместный феномен – в самых дальних точках от центров территорий (на границах регионов), как правило, дороги самые убогие и заброшенные. Феномен ведомственной заброшенности. Хуже всего дороги на Дальнем Востоке. В Сибири же отсутствие твердого покрытия, как правило, означает ведущееся строительство новой дороги. Масштаб ведущегося дорожного строительства просто поражает, причем именно не ремонта, а строительства.

Удивляет другое – при совершенно одинаковых правилах и стандартах строительства и содержания дорог, каждый час перемещения ты чувствуешь и видишь совершенно другую дорогу.

**Алексей:** Отличия чувствуются, если ты об этом знаешь и пытаешься их найти. Различия скорее есть по линии «населенный пункт-трасса». Иногда замечаешь, что тут разметку делали с умом, а иногда туп-туп, не думая. Тут ставят указатели, а в этой области, видимо, «чужие не ходят».

Какими еще дорожными впечатлениями хотелось бы поделиться с читателями?

**Михаил:** Экспедиция доставила нам много удовольствия. Наверное, если бы мы ехали на небольшой городской машине, этого бы не случилось, но мы путешествовали на Audi Q7 – настоящем дорожном крейсере – и это существенно. Данный автомобиль идеально подходит для такого путешествия. Территориальных отличий в нашей стране очень немного. Конструкция домов, парк автомобилей, товары в магазинах, манера одеваться – это почти одинаково по всей стране.

**Алексей:** Отличается, скорее, уровень цивилизации. Европейский уровень сервиса с продвижением вглубь страны постепенно пропадает, показатель – туалеты, которые даже на заправках одной и той же сети становятся дощатыми домиками. Что-то проявляется неуловимое. Это как если зайти в рабочее общежитие. Люди те же, но среда образует уже другую. С другой стороны, удаленный от центра Владивосток более включен в глобальный мир, чем Москва. И это неудивительно, ведь до Токио от него примерно столько же, сколько до Хабаровска. А уж до Москвы... Люди здесь заняты местными проблемами больше, чем тем, что происходит в центре России.

**Михаил:** На дорогах заметно исчезновение «хотя быщих гаицев», много заброшенных постов ГИБДД. Когда сокращали МВД, «гаицев» сократили в первую очередь. Естественно, не городских, в городах «продавцов полосатых палок» меньше не стало. На загородных дорогах знаки, как правило, понапрасну не выставляют. Бывает такое, но это уже специальные «кормовые уголья» для сократившегося поголовья придорожных милиционеров. На наш взгляд, без «гаишников» движение стало заметно безопаснее – из кустов никого не ожидаешь, больше глядишь на дорогу. А преступности и безобразий не прибавилось – по большому счету, «гаицы» этим и не интересовались.

