

Сезон 2020 года стал неожиданным для многих. Коронавирус перевернул все прогнозы и производители до сих пор не верят своему счастью – клиент опустошил склады до последнего велосипеда. Пандемия вознесла двухколесную машину в статус эффективной защиты от заразы. Езда на велосипеде превратилась в лучшую про-

филактику от болезней и обозначила его бесспорную пользу для здоровья людей. Заодно пополнила число фанатов. Их стало больше. Намного больше! Народ бросился к рулю в поисках средства от одиночества, страха, непонятных вирусов.

Насколько вырастет стоимость «педалейных коней» отечественного или импортно-

го производства? Что ожидает велоиндустрию в этом году? Какие причины мешают развитию велосипедного образа жизни в нашей стране?

**С этими вопросами мы обратились к генеральному директору компании «Веломоторс» Александру Юрьевичу Начёвкину.**

# НУЖНА СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ!

**- Как повлиял коронавирус на велосипедный рынок России?**

- Эпидемия кардинально изменила ситуацию. Сегодня люди лишь по необходимости пользуются общественным транспортом и массово пересаживаются на велосипеды. Резко вырос спрос! В прошлом сезоне он был такой, которого не случилось за последние двадцать лет. Клиенты бросились скупать и очень дорогие, и самые дешевые велосипеды. В итоге, наши дилеры продали все, что было на складах и теперь не знают – радоваться или грустить?

**- Мне кажется, что сегодня велосипед перестал быть просто средством передвижения. Он превратился в своеобразную «двухколесную таблетку», которую можно рекомендовать всем без исключения.**

- Абсолютно верно. Велосипед стал реальным спасением от коронавируса. Ты едешь на велосипеде, и ни с кем не общаешься, нет такой толкучки, как в метро. Кроме того, это физическая нагрузка и полноценный здоровый образ жизни. Велосипед – это спорт. Да еще можно просто ехать без маски и наслаждаться свежим воздухом.

**- НКО «Национальная Ассоциация Развития ВелоМотоИндустрии» была учреждена группой компаний «Веломоторс». С какой целью создавалась организация?**

- Мы хотели заявить мировому сообществу, что в России есть собственное производство велосипедов. Сегодня завод в подмосковной Кубинке является крупнейшим в Европе. Во-вторых, мы хотели узнать, как решаются проблемы велосипедизации в других странах. НАРВМИ сразу же приняли в известные международные



европейские, азиатские ассоциации. И в-третьих, НКО было создано для того, чтобы помогать развивать велосипедное движение в стране, участвовать в разработке и реализации программ по созданию велоинфраструктуры, представлять интересы в государственных, общественных структурах, а также поддерживать интересы российских производителей велопродукции.

**- НАРВМИ имеет партнёрские связи с международными организациями. И как там стимулируют интерес населения к велосипеду?**

- К примеру, Евросоюз в прошлом году выделил для поддержания велосипедного движения и развития велоинфраструктуры 56 миллиардов евро. Половина средств ушла на строительство велодорожек, развязок, установки светофоров, прокатов, кафе, пунктов ремонта в городах. А вторая часть средств поступила производителям для стимулирования спроса на вело-

сипеды. Каким образом?

Если какая-то компания покупает велосипеды для своих сотрудников – для работы или для отдыха, то государство такие расходы полностью берет на себя. Системе выгодно, чтобы люди были здоровы, чтобы они жили в экологической и комфортной среде. Сейчас бум на велосипеды происходит по всему миру. Не только в России.

**- Эпидемия коронавируса показала острую зависимость от иностранных производителей запчастей. Из-за закрытия границ нарушен график поставок, поднялись цены на металл, резко выросли грузовые перевозки. Известно, что большая часть комплектующих изделий поступает из Китая. Как избавиться от диктата монополистов? Что нужно для создания собственного производства столь необходимых деталей?**

- Сегодня мы можем на своих заводах делать любые рамы из алюминия, стали, пластика. Но нам нужно создавать полноценное производство российских велосипедов. Это моя мечта!

Поэтому планируем организовать производство тех велосипедных компонентов, которые все мировые производители велосипедов получают из Китая. Если нам удастся реализовать этот масштабный проект, то Россия может стать вторым центром мирового производства, как самих велосипедов, так и экспортером велосипедных компонентов, что будет абсолютно уникально для современной истории.

Наконец, мы сможем развернуть государственный вектор поддержки с импорта на экспорт, пусть и в отдель-

но взятой индустрии. Это, безусловно, сделает доступнее велосипеды внутри страны, даст много рабочих мест, как непосредственно производству, так и многочисленным смежникам. Зачем нам кормить восточных партнеров, если сами можем это сделать? Наш опыт доказал, что это возможно, и от этого проекта выиграют абсолютно все!

**- Если в других странах есть четкое понимание о том, как должна развиваться велосипедная жизнь в городах и селах, то у нас ощущение того, что велоинфраструктура строится как-то бессистемно. Наверно, всем, кто хочет сделать жизнь велосипедистам комфортной, необходимо разработать единую программу велосипедизации России. Тем более, что в нашей стране есть позитивный опыт в том же Татарстане.**

- Всем – и производителям велосипедов, и любителям активного отдыха нужна понятная стратегия развития. Уже не годится «лоскутный» принцип создания велоинфраструктуры. Опыт Альметьевска необходимо изучать, тиражировать по мере возможностей. Это очевидно!

Но главное, надо объединиться всем, кто имеет отношение к производству велосипедов, к строительству и развитию велоинфраструктуры, кто продвигает велосипедный образ жизни. Это различные НКО, государственные структуры, коммерческие компании. Обсудить проблемы отрасли, выработать стратегию развития велодвижения в России. И это надо срочно делать! Выходить в правительство, в Государственную Думу с конкретными предложениями.

И здесь нужно отказаться от конкурентных амбиций. Вся отрасль, сотни тысяч людей страдают от отсутствия стратегии развития велоинфраструктуры в нашей стране. Сейчас нужно решать наиболее острые проблемы и идти вместе дальше. Россия – большая страна и, судя по тому, что происходит сегодня, велосипед может стать основным транспортным средством для многих людей. Разве это плохо?!

**Владимир Кленин**

К сожалению, это интервью оказалось последним в жизни Александра Юрьевича Начёвкина.

