

# Úroveň motorizace v Rusku, nahrazení taxikářů roboty a špičkovými značkami elektromobilů

 [putin-today.ru/archives/218726](https://putin-today.ru/archives/218726)

14 ноября 2024 г.

1. Počet aut v Rusku na obyvatele se od roku 1991 zvýšil více než 5krát. Tehdy jsme měli 63,5 auta na 1000 lidí, což je na poměry tehdejších vyspělých zemí extrémně skromná úroveň. Nyní máme 332,1 auta na 1000 lidí. Odpovídající graf poskytuje Genby ( [odkaz](#) ):

*Jako vždy milovníci SSSR řeknou, že kdyby SSSR přežil, obraz by byl [přibližně stejný]. V žádném případě: podívejte se na Kubu.*

*Nejenže motorizace v SSSR začala o 50 let později než ta americká, ale navíc postupovala neslušně pomalu. Sovětské Rusko ukončilo svou existenci se stejným počtem vozů, jako bylo v den Leninovy smrti v roce 1924 ve Spojených státech, celkem 8,9 milionu vozů. Během pětiletého plánu přibylo za 20 let přibližně 14 vozů na 1000 lidí.*

*Interpolace pro rok 2025 z pěti předchozích hodnot dává 152,7 vozů, pokud by CPSU nadále vládla v RSFSR.*

*Po výstavbě VAZ a GAZ byla míra motorizace konstantní, v lepším případě plus 3 auta ročně [na 1000 lidí], v roce 1990 se tato rychlost již zpomalila, bylo více aut, výroba konstantní, vozový park rostla, což znamená jejich opotřebení v důsledku nehod. S největší pravděpodobností bychom při předchozím výrobním tempu dosáhli do roku 2010 plató 100 vozů na 1000 lidí.*

K tomu přidám ještě jednu úvahu, která nám umožňuje zhruba porovnat životní úroveň za rozvinutého socialismu a kapitalismu. Před revolucí v roce 1917 se v Petrohradě-Petrohradě žilo lépe než na finském venkově, odkud se do Petrohradu jezdilo za prací. V sovětských dobách Finové ve srovnání s našimi zbohatli – rozdíl v životní úrovni mezi průměrným Finem a průměrným Leningradem

byl nejméně desetinásobný. Nyní si Finové opět žijí přibližně na naší úrovni - stále poněkud bohatší, pokud počítáte na peníze, už ne 10x nebo dokonce 2x. Pokud počítáme nejen v penězích, ale i v celkové kvalitě života, tak už jsme před Finy - jejich šílené úřady posledních 5-10 let doslova ničí staré prosperující Finsko.

2. Waymo, sesterská společnost Googlu, rozšířila svou flotilu samořiditelných aut na 700 a nyní podniká 100 000 jízd týdně, což je dvojnásobek toho, co před pouhými 3 měsíci ( [odkaz](#) ). Rychlý růst je způsoben rozšířením oblasti pokrytí službou, která je dostupná ve městech jako San Francisco, Phoenix a Los Angeles.

Jak poznamenává Němec Klimenko, služba při 20 jízdách denně zanechala 700 řidičů bez práce a za rok jich zůstane bez práce 7 000 ( [odkaz](#) ) – pokud se současné tempo rozvoje bezpilotních taxíků ve Spojených státech nezrychlí.

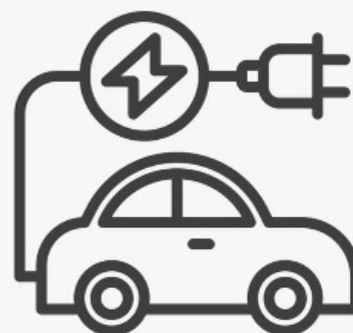
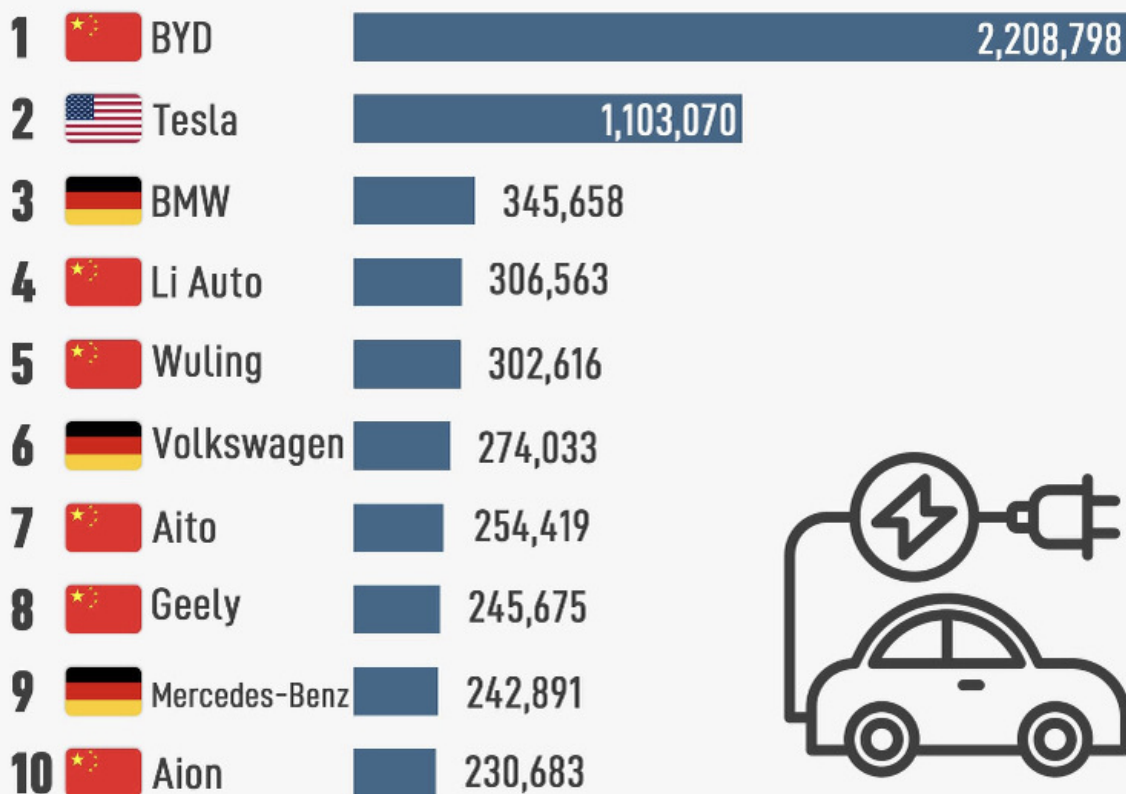
Společnost zatím zůstává ztrátová: podle výsledků první poloviny roku 2024 činila ztráta 2 miliardy [odkaz](#) . Důvod je zřejmý – firma míří na co nejrychlejší růst, takže jde vydělávat, když nebude 700 aut, ale třeba 70 tisíc.

Jak jsme si už mnohokrát mysleli, autopiloti jsou neuvěřitelně ziskoví na jedno auto, které zaplatí za dva až tři měsíce. Vzhledem k tomu, že komerční provoz robotických taxíků již začal, lze nyní předpokládat, že se Waymo pokusí rozšířit po západních zemích. Kdybych byl taxikář a pracoval v USA, asi bych si hned teď začal hledat jinou práci.

3. Verdikt pro západní automobilový průmysl. Podle údajů za prvních 8 měsíců roku 2024 je 6 z 10 nejprodávanějších značek elektrických vozidel na světě čínských, ( [odkaz](#) ):

# TOP BRANDS IN GLOBAL EV SALES

Sales volume (Jan-Aug, 2024)



Source: EV volumes

GLOBAL  
TIMES

Valiant  
Panda

Čínský BYD je v počtu prodaných vozů dvakrát větší než americká Tesla a více než dvakrát větší než celý německý automobilový průmysl.

Je jasné, že zeleň je plýtvání penězi z rozpočtu, takže auta z Číny se na této oslavě života neočekávají. Problém je, že pokus o omezení elektromobilů z Číny znamená obchodní válku, na kterou nejsou připraveny ani EU, ani USA. Druhým problémem je, že elektromobily jsou nejmodernější technologií pro rok 2024. Pokud Číňané ovládli i elektromobily, nebude už s nimi možné konkurovat na zahraničních trzích. Maximálně v co mohou Evropané doufat, je uzavřít se na svém území, hádat se s Čínou a prodávat si méně kvalitní a dražší

auta. Evropané už nemají velké naděje na export aut do takzvané Indonésie – zatím vše směřuje k tomu, že všechny trhy otevřené dovozu ovládne Čína.

**Oleg Makarenko**

<https://dzen.ru>

Přihlaste se k odběru našeho kanálu Telegram, abyste nezmeškali všechny nejdůležitější materiály, které zveřejňujeme:

[https://t.me/putin\\_today](https://t.me/putin_today)