

Подвижной состав высокотехнологичного уровня

ТЕКСТ **В. Орлов,**

инженер городского транспорта, г. Минск



ГолАЗ-5251 пригородный

Как известно, к нему относят одиночные и разработанные на их основе сочлененные городские, а также междугородные и туристские автобусы. При этом, конечно, не хотелось бы приуменьшать технический уровень современных микроавтобусов для пассажирских перевозок. Нынешние Peugeot-Citroën, FIAT (кстати, все шире используемые в белорусской столице в качестве маршрутных такси) – настоящие красавцы, те же VW Transporter, Sprinter известны высоким техническим уровнем.

В нашей общей до 1991 г. родине львиная доля выпуска автобусов приходилась именно на малый класс. И хотя их изготовителей тогда было меньше, а ЛАЗ «выдавал на гора» невиданные для расположенного на одной производственной площадке завода объемы – 10...12 тыс. ед., «буханок» и «рафиков» в 1991 г. отгрузили под 30 тыс. Чуть короче ЛАЗов в среднем классе шли КАВЗ (более 17 тыс. ед.) и ПАЗ (10 тыс. ед. с лишним в 1991 г.). Что касается «гармошек», то не только их, но

и вместительные одиночные городские версии в наши города поставлял венгерский Ikarus. Существовало много причин, по которым автозаводы вклю-

чали в свою производственную программу выпуск автобусов и появлялись новые производители, и одна из них – начатое в 1980-е годы широкое переосна-

щение предприятий всего советского автопрома. ГАЗ переходил на выпуск грузовика мод. 3307, ЗИЛ переналаживал конвейер на сборку мод. 4331 с одновременным освоением нового дизеля (ЗИЛ-645). Самосвал сельскохозяйственного назначения с разгрузкой на три стороны, причем комплектуемый дизельной «шестеркой» ЯМЗ, осваивали на Кутаисском автозаводе. МАЗ разрабатывал кабины на смену модельному ряду 500/ 503. Усиливалась мощность ярославских «движ-

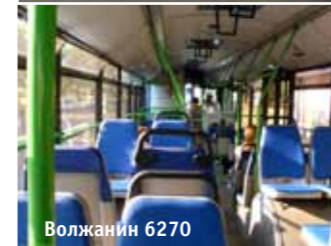
временной техники. На ЛАЗе к тому времени с небольшими изменениями (1973 г.) выпускали модель 1956 г. Неудовлетворительным, прежде всего по условиям работы водителя (двигатель «под боком»), являлся ЛиАЗ-677. Десятилетиями не менялась «линейка» ПАЗа и КАВЗа. При этом основа модельного ряда советского «автобуспрома» отличалась неэкономичностью по причине применения прожорливых бензиновых «Уральца» и «зиловской» «восьмерки». На смену устаревшей технике должны были придти развитие ЛАЗ-4202 (семейство 5252) и разрабатываемый совместно с венгерской стороной ЛиАЗ-5256. Развитие ситуации в стране «по касательной» в период перестройки, на которую и пришелся разгар реконструкции отечественных автозаводов, не позволило завершить переоснащение автопрома.

Конструкция автобусов тогда еще позволяла использовать только что не раму грузовика. Иными словами их ходовую вполне можно было применять на городских автобусах тех лет (об этом же говорил опыт – «газоновское» шасси на ПАЗ и КАВЗ, «Кубань», «зиловское» – ЛАЗ). Понятно и желание выйти на рынок с новым видом продукции. Вдобавок городских автобусов большой вместимости не хватало, а поставки Ikarus'ов стали сокращаться из-за нехватки валюты, распада соцлагеря.

Выпуск сочлененного автобуса ЛиАЗом выглядел достаточным последовательным. Его собрали на основе мод. 5256, которая и спустя почти 10 лет оставалась для предприятия новой (красоваться на обложках журналов машина эта стала году в 1983-м). Разрабатывался ЛиАЗ-5256 с участием передовой (тогда) конструкторской школы (Ikarus) и



Городской Волжанин СитиРитм-12



Волжанин 6270

отличался современной компоновкой: дизель расположен в корме, пониженный уровень пола, автоматическая КП. «Лиазовская» «гармошка» получает обозначение 6220 (или 6220Э, т. е. «экспериментальная»).

Рассматривая трудную судьбу отечественных «сочленников», задаешь себе вопрос о причинах, по которым они отсутствовали в линейке автобусостроителей в 1970–1980-е годы. При этом ведь был у нас опыт выпуска пусть и не автобусов, а троллейбусов такого типоразмера. Речь о «сварзовских» ТС-1 и ТС-2, причем четырехосных (два из них – в прицепе). Исчерпывающим ответом на этот вопрос считается следующий: в СЭВ (Совете экономической взаимопомощи, объединявшем страны социализма и народной демократии. – Прим. ред.) существовала производственная кооперация, по которой выпуск «длин-

ных», в частности, автобусов был определен такому государству социалистического содружества, как Венгерская Народная Республика.

СВАРЗ (Сокольниковский вагоноремонтный завод), словно вспомнив эту страницу своего прошлого, в начале 1990-х объявил о начале сборки «гармошек» в кузове ЛиАЗ-6220. Именно в «кузове», потому как

помимо собственного обозначения СВАРЗ-6240 автобус отличается двигателем и (по образцу Ikarus-260/280) его расположением горизонтально в базе. Напомним, что на нем планировали устанавливать алтайский Д-463-10/15 (закрытое «окно возможностей» для еще одного производства – «Алтайдизель», кстати, тогда доводившего этот свой «движок» совместно с дизелистами MAN'a).

За выпуск сочлененного автобуса в кузове ЛиАЗ взялись и в Яхроме. Здесь схема сборки «гармошки» была еще проще – кузов мод. 6220 устанавливался на шасси Ikarus-280. Модель получила обозначение



ЛАЗ-5208



ЛАЗ-5208 Туристский

Автобусное производство в России и странах СНГ

Типоразмер	Поздний СССР	СНГ
Особо большие (сочлененные)	–	ЛиАЗ-6212, -6213; МАЗ-105, -205; СитиЛАЗ-20; НефАЗ-52995; «СитиРитм-18» (ВАП)
Полностью низкопольные городские (12 м)	–	ЛиАЗ-5292; СитиЛАЗ-12LF; МАЗ-203; «СитиРитм» (ВАП)
3-осные одиночные	–	МАЗ-107; ГолАЗ-6228; ВАП-6270, -6216; НефАЗ-52998
Средние	ЛиАЗ-677; ЛАЗ-695; ПАЗ-3205	МАЗ-256, -206/ 226; ПАЗ-3205 и перспективный ЛАЗ-Liner 10
«Мягкие» большого класса	ЛАЗ-699Р	ГолАЗ-5291; ЛиАЗ-ГолАЗ-5256; «Волжанин-5285»; ЛАЗ-Lemberg; МАЗ-152, -251

ков». Моторный завод строился в г. Тутаеве. Всерьез подумывали о строительстве очередного советского гиганта – нового тракторного завода в Елабуге, совершенствовался комбайн «Дон-1500». Новые легковые автомобили начали сходить с конвейеров ВАЗа, АЗЛК, АвтоАЗа, Ижмаша.

Для автобусных заводов не менее острой была необходимость производства более со-



ЛАЗ-Liner

ние ЯАЗ-6211 (одиночный – ЯАЗ-5267). Но почему за выпуск «гармошек» брались именно расположенные в Москве и Подмоскowie производства (ЛиАЗ, СВАРЗ, ЯАЗ, а также «Тушино-Авто» – Ikarus'ы)? Все просто. «Мосгортранс» – крупнейший рынок и одновременно своего рода полигон (извините, пассажиры!). Причин же, по которым,



ЛиАЗ-52927 рабочее место водителя

ЛиАЗ-52927 с двигателем MAN

ла салона). Прогрессивное конструктивное решение отличало коробку передач – новый «полуавтомат» ТМЗ-205 (см. «ОС» № 12, 2008 г., № 1, 2009 г.).

Каким здесь может быть промежуточный вывод? Главное – налаживание серийного выпуска



ЛиАЗ-52927 салон

мошки», то с ней опоздали лет на десять, поскольку на испытания с пассажирами в Киеве ЛАЗ-6205 вышел только к 2001 г. Интересно развивались события лет пять спустя. Дело в том, что низкопольный на 100% длины салона сочлененный ЛАЗ больше известен как троллейбус (ЭлектроЛАЗ-20). Да и сейчас это так. Скажем, в крупнейшем зарубежном заказе ЛАЗа для столицы одной из бывших республик союзной Югославии – Македонии (г. Скопье) 80 из 84 ед. составляют одиночные низкопольные автобусы.

Лет 20 назад трудно было себе представить, что в освоении автобусов «баловнем судьбы» на пространных СНГ станет белорусский МАЗ. При этом он «закроет» весь модельный ряд (включая средние и междугородные автобусы – см. «ОС» № 11, 12, 2007 г.), а его «гармошка», увидевшая свет в 1997 г. и уже тогда отличавшаяся полом пониженной высоты, окажется самой массовой в СНГ.

Здесь уместно вспомнить, что несостоятельным в освоении автобусов особо большой вместимости (АКА-6226 «Россиянин») оказался ГолАЗ, который имел более выигрышные стартовые позиции, чем СВАРЗ и ЯАЗ. Почему? Передовая форма хозяйствования – СП, немецкая сторона-соучредитель, авторитет «трехлучевой звезды». К тому же «405-е» «мерсы» для начала 1990-х были очень даже ничего себе, обкатанные, надежные. Соответственно не получил развития и одиночный ГолАЗ (АКА-5225). И совсем малоизвестными остались планы сборки автобусов Sanos на мощностях Тутаяевского моторного завода (Sanos-ТМЗ). Между прочим, этот «македонец» также является прототипом «405-го» «мерса», а совместное предприятие по его выпуску под Ярославлем, увы, не стало примером полноценного наполнения названия содержанием. Дело в том, что двигатель ТМЗ-770, который должен был занять место в корме этого автобуса, «отдавал» 270 л.с., а угол его развала составлял 120° (что позволяло понизить высоту по-

сочлененных автобусов сразу нескольких моделей на разных заводах. Второе: за сравнительно короткий исторический отрезок времени – менее 20 лет, причем в малоблагоприятных условиях, возникло и угасло сразу несколько производств этой, пожалуй, самой сложной в изготовлении разновидности автобуса (чего стоит, в том числе в буквальном смысле) один только механизм противоскльзывания – см. «ОС» № 10, 2008 г.). Вот совсем недавно, в 2010 г., в клуб «18 метров» вступило Волжское автобусное производство, а чуть раньше – НефАЗ. Кто из них чувствует себя более уверенно? Несмотря на ограниченное число разработчиков (три-четыре), простого ответа на этот вопрос нет. МАЗ в силу ограниченного продвижения мод. 205 (показанной в октябре 2009 г. и, напомним, не имеющей ступенек во всех четырех дверях) уступает первенство ЛиАЗу с его мод. 6213, массово поставляемой в Москву и Питер (255 ед. только в 2008–2009 гг.). Совершенно

очевидно, что опытным образцом не ограничится «Волжанин», свое детище будет дорабатывать и НефАЗ, а у ЛАЗа великолепный троллейбус. Да, с учетом возросшей длины такие автобусы называют уже не «гармошками», а «баянами».

Несмотря на все «но» освоение и устойчивый выпуск низкопольных моделей целым рядом производств (ЛиАЗ, МАЗ, «Волжанин», ЛАЗ) характерны и для больших городских автобусов стран СНГ. Кроме того, они, наряду с сочлененными, отвечают европейской, сегодня ставшей «стандартной» длине 12 м («баяны» – 18 м). Причем занятию автобусными заводами СНГ места в этом ряду во многом способствовала разработка еще недав-

них, конечно, имеет свои достоинства и недостатки. Так, «Волжанин» отличает низкий по всей длине салона пол, но, на взгляд автора, компоновка салона между второй и третьей дверью (в поставленных «Мосгортрансу») оставляет желать лучшего. В МАЗ-107 в задней двери есть одна промежуточная ступенька, но использованы собственные мосты, что удешевляет автобус. «Голазовский» трехосник также имеет пригородное исполнение с расстановкой сидений 2+2, из-за чего требования к высоте пола здесь меньше (не удивляют три ступеньки в первой и до пяти ступеней во второй двери «мяг-



Радим шк А301

его большую популярность (только в 2009 г. 57 ед.).

На успехах МАЗа в изготовлении низкопольного городского автобуса мы останавливаться не станем, поскольку делали это не раз. Отметим только их экспорт в страны дальнего зарубежья, остающийся недостижимым для коллег по сборке больших городских автобусов из стран СНГ. Сотнями единиц исчисляются продажи МАЗ-103 только в городе Румынии, которая сегодня уже часть Евросоюза. Пусть и в меньшем количестве автобусы МАЗ продаются в другие страны Восточной Европы – соседние Прибалтику и Польшу, а также... в Венгрию (20 лет назад это называли бы фантастикой).

ЛАЗ. Говорят, что рынок Украины он потерял, не уточняя, что новые автобусостроители («Богдан», «Эталон») находятся в среднем классе (до 10 м). Таким образом, в автобусах «стандартной» длины у него конкурентов нет. Конечно, их массовую закупку сдерживают ограниченные возможности городов и областей, да и способность к многотысячному производству завод, надо признать, во многом утратил. Вместе с тем ЛАЗ это еще и троллейбусы, и одиночные, и сочлененные, а в обоих разновидностях подвижного состава используются комплекты мирового уровня (автобусный двигатель Deutz, мосты и АКП ZF). Достаточно интересная



НефАЗ-52995 шасси VDL



Радимич мягкий перспект

но совсем новой для нас модели – 3-осной городской длиной 15 м. Этому в немалой степени способствовало прямое сотрудничество с признанными автобусостроителями, оказавшееся плодотворным: в наших республиках пассажиров сегодня перевозят «Волжанин-6270» и ГолАЗ-6228, МАЗ-107. Каждый из

них» автобусов), и в этом его повторяет НефАЗ.

Определения «одиночный» и «низкопольный» городской автобус сегодня почти синонимы. Первый шаг к серийному освоению такой конструкции сделал ЛиАЗ. Я говорю о показанной еще в середине 1990-х мод. 5256НП. Высота пола там со-



Сочлененный ЛиАЗ-6212

MAN Lion's City GXL



MAN Lion's City GXL



машина – удлиненный городской «двухосник» CityLAZ-13,5 (LE – пол переменной высоты, LF – «низкопольник»).

«Волжанин», наверное, это единственный из новых автобусных заводов СНГ, который смог устоять и закрепиться в их ряду. Кажется, совсем недавно мы с завистью встречали сообщения о выпуске мод. 5270 на шасси MAN, а в прошлом году предприятие отметило свое 15-летие (поздравляем!).

А что заслуживает внимания в модельном ряду еще одного новобранца – НефАЗа? О перипетиях его становления мы в общем виде рассказывали в статье «20 лет спустя. Автопром СНГ» (см. «ОС» № 2, 2011 г.). Так вот, НефАЗ в отличие от МАЗа, заключившего в 1992 г. с Neoplan'ом лицензионное соглашение, наладил сотрудничество с VDL на условиях, близких к СП. Уточним, что сегодня нефтяники предлагают около 30 автобусов в городском, пригородном и междугородном исполнении, а один из главных успехов 2010 г. – массовая поставка «горожан» в северную столицу России.

Сейчас предлагается перейти к рассмотрению 12-метровых междугородных и туристских автобусов, ранее объединяемых названием «мягкие». Международных тогда, напомним, не было: иностранцы-европейцы в Белоруссию, Москву, города «золотого кольца» России приезжали «на своих самоварах». А на меж-

дугородных маршрутах в нашем общем прошлом они были представлены преимущественно Ikarus-250/255/256. Правда, все мы хорошо помним ЛАЗ-699Р, этот «одетый» в бело-оранжевый «костюм» автобус «Турист». Что вызывало нарекания у их пассажиров? Как правило, повышенный шум и температура на задних рядах сидений (правда, их индивидуальность обдув конструктивно был предусмотрен). И ЛАЗ был полон решимости развивать это направление: в начале 1990-х готовы средний ЛАЗ-4207 и большой ЛАЗ-5207. Когда завод начал оживать, выпуск мод. 4207, 5207 уже под обозначениями «Лайнер-11», -12 расширился. Автор осуществлял экскурсионную поездку по украинской столице осенью 2008 г. на «Лайнере-12». Впечатления? Показательнее было бы лето в плане того, насколько пассажирам в салоне не жарко. Сегодня «мягкие» ЛАЗы известны под названием Lemberg (немецкая транслитерация «Львов») и НеоЛАЗ, в них угадываются черты 1,5-этажных «красавца» мод. 5208 (потягаться с ним в середине 1990-х не мог никто). Только вот объемы выпуска кот наплакал...

Первенство в этом типоразмере автобусного транспорта хотелось бы отдать ГолАЗу и «Волжанину». Напомним, что ГолАЗ и начинал-то в 1990 г. со сборки «мягких» «мерсов»-303. Затем он удачно скооперировался с ЛиАЗом, взяв на себя выпуск доработанной соответствующим образом его основной мод. 5256 (ЛиАЗ-ГолАЗ-5256). Следующий шаг в его модельном ряду «мягких» автобусов большого класса оказался заметным. Речь идет о ГолАЗ-5291, получившем в просторечии название «кузнечик». Кстати, жителям белорусской столицы мод. 5291 знакома, она находится в гараже Минского облисполкома. Помимо нового современного кузова, так сказать экипажной части, автобус стал воплощением долгосрочного, как оказалось, союза подмосковного завода со Scania. Напомню, что этот шведский автогигант поставляет ГолАЗу шасси не только для междугородных модификаций, но и на «трехосник» мод. 6228.

Вообще деятельность Scania на просторах СНГ за эти 20 лет заслуживает отдельного исследования. Вот некоторые наиболее характерные срезы:

- 12-метровый городской «РусСкан-5263» (1993 г.);
- «мягкий» «СканТат» и городской «Барс» (начало 2000-х);
- городские «Скания-Питер»;
- рассматриваемый ГолАЗ.

Гарантией устойчивого спроса на «мягкие» ГолАЗы, без со-

мнения, станет получение Scania «олимпийской марки» – ее объявления одним из перевозчиков в зимнем Сочи'2014.

Поставку шасси для «мягких» автобусов Волжского автобусного производства также начала Scania. Прежде всего речь идет о мод. 5285 (начало 2000-х гг.). Надо сказать, что «Волжанин», во многом как частное предприятие, отличается настойчивый поиск своего места в рядах автобусостроителей, особенно в свете заметного наращивания ими объемов выпуска. Но в любом случае примечательно, что на 12-метровом «Туристе» здесь не остановились. Трехосный 13,5-метровый «мягкий» «Волжанин» (мод. 6216) по классу и типоразмеру остается единственным в своем роде среди изготовленных в СНГ. Добавлю, что «Волжанин-5285», принадлежащий петербургскому «Пассажиравтотрансу», ходит по маршруту Санкт-Петербург–Минск. Еще вспоминаю, как заглядывались минчане на бело-снежного «Волжанина-5268» летом 1996 г., когда он проезжал через белорусскую столицу (чуть ли не агитпробегом). Последние два-три года – и за это многое говорит – «Волжанин» уделяет дополнительное внимание городским автобусам (что ж, с них начинал). Действительно, в 2007 г. создан «СитиРитм», а в 2010 г. на испытания выходит сочлененная машина. Надо отметить и созданный «Волжанином» филиал по сборке автобусов в Кабардино-Балкарии («Баксан»).

Имеющиеся под рукой сведения не позволяют подсчитать, какова сегодня доля отечественных автобусов на междугородных маршрутах относительно соотношения ЛАЗ/ Ikarus лет 20 назад, а точнее – насколько она

уменьшилась. Дело в том, что имеет место массовый ввоз б/у «мягких» автобусов, и хорошо бы только из Европы. А уж на международных маршрутах (за пределы СНГ) ГолАЗы, «Волжанин», ЛАЗы наперечет. То же справедливо и в отношении МАЗа. В 1993–1996 гг. наря-



Скания-Питер



CityLAZ A183

ду с городским Neoplan-4014 завод собирает несколько «мягких» автобусов этой же марки мод. 316SHD (вроде как поступивших в гараж Совмина под обозначением МАЗ-151), однако в силу их дороговизны направление временно свернули. А в 1999 г. состоялась «выкатка» междугородного МАЗ-152, получившего имя собственное «Вазола» (сказочный богатырь белорусских преданий). Его стали продвигать в автопарки, приспособив разные двигатели и действительно улучшили машину: тонированная, хорошо окрашенная, с запасной дверью в базе, кондиционером. Сменил его МАЗ-251 (кстати, в 2006 г. один из них был изготовлен под № 5000). По части удобства проезда он стал шагом вперед; а вот реплика одного из управленцев



Mercedes-Benz CapaCity

лавров здесь не планировал изначально, стремясь направить «главный удар» на городские и ввиду превалирования «мягких» автобусов зарубежных марок.

Средние автобусы. Честное слово, так и хочется определить рынок пассажирского подвижного состава данного типоразмера следующим образом. ПАЗ словно заколдовал конкурентов от успехов на «своем поле». Нет, конечно, «теснят» и его. На одной только Украине пять-семь таких производств (см. «ОС» № 6, 2008 г.). Правда, большинство моделей из собираемых здесь и в других республиках тяготеет все-таки к малому классу. «Богдан» (А092), «Эталон» по длине, может, и относятся к среднему классу, но по вместимости «пазику» уступают, а длиннотазовые версии нет и по-прежнему. Исключение составляет только 10-метровый «Богдан», но количественно он «пазикам» не соперник. Действительно, даже в кризисном 2009 г. автобусный завод из Павлово-на-Оке изготовил почти 7,3 тыс. машин. Потом за ПАЗом – КАВЗ. Близнецами-братьями они были и раньше, а с успешной передачей «Авроры», которая включала в себя и постановку на конвейер в Кургане нового модельного ряда, и освоение длиннотазовой модификации, подтвердивших (что бы ни говорили) высокий уровень организации производства и межзаводской кооперации, заводское братство закрепилось в новейшей истории. Добавим, что происходило это в трудные годы и касалось новой модели. А вот личные наблюдения: по госпрограмме «Дети Беларуси» для подвоза в сельские школы продолжал закупать «пазики»-3205.

Ну и о белорусских автобусах среднего класса. Три года назад казалось, что все стало на свои места. Помимо возрожденного МАЗ-106 (хотя и под созвучным Ikarus'ам обозначением «256») стали выпускать средние с полом переменной высоты МАЗ-206/226, а Гомельский авторемонтный завод осваивает «Богдан». Поставка мод.206/226 объединению городского транспорта г. Минска стала новым словом в обслуживании пассажиров. Впервые в новейшей истории городские перевозки пассажиров стали выполнять автобусы среднего класса. Тем самым воплотился «розовый сон» составителей учебников по пассажирскому транспорту о целесообразности использования автобусов меньшей вместимости на мало нагруженных маршрутах и вне часа пик (в научных кругах и доставалось транспортникам за неразворотливость в этом вопросе). Правда, таких машин в Минск (в сравнении с общей численностью парка) пришло немного, хотя их частично используют и в пригороде. Зато спад интереса к этому типоразмеру на МАЗе не казался никак – в город опять пошли автобусы мод. 103 и 105, тем более что за пределами республики покупатель у МАЗ-206/226 нашелся: достаточно сказать, что минский автобус именно такой марки был выпущен под № 10 000 (поставлен на Украину).

А вообще не следует забывать – МАЗу нет равных в СНГ, поскольку он одновременно осуществляет выпуск грузовых автомобилей. КАМАЗ, напомним, является только поставщиком шасси (для НефАЗ), к тому же объем их выпуска и география поставок меньше. Хотя при технической помощи «камазовцев»



Волжанин-5285



ГолАЗ-5291



Вологодским механическим заводом года два назад разработан одиночный городской автобус «Олимп» с полом переменной высоты. Вологодцы стремятся выйти на автобусное поле, начиная с 2001 г. (прототип высокопольного троллейбуса мод. 5298 «Авангард», только с двигателем ЯМЗ-236).

«Богданы» Гомельского АРЗ, известные у нас как «Радимич», вначале радовали, особенно при установке кондиционера и тонированных стекол. Только в Минск сразу пришло 30 таких снежно-белых автобусов, часть из которых обслуживает маршрут в аэропорту. Вместе с тем с закрытием потребности городов и областей в такой технике это предприятие опять стало работать неритмично, несмотря на переход к самостоятельному изготовлению кузова. Внешний рынок оказался ограничен, в стремлении удешевить вернулись к базовой комплектации... Не просматривается и какой-то новый автобус. Что же, в отличие от МАЗа весь урожай оказался сложен в один амбар.

О чем бы еще хотелось сказать? Изготовители автобусов большого и особо большого класса известны. Основными (в алфавитном порядке) по СНГ являются

«Волжанин», ЛАЗ, ЛиАЗ, МАЗ. К чему им стремиться? Повышать прибавочную стоимость вряд ли получится: значительно отвоевать место для современных двигателя, АКП и порталного моста их изготовители в СНГ уже не смогут (см. «ОС» № 3, 6, 2010 г.; № 2, 2011 г.). Расширение географии поставок? Конечно, в том числе за счет давних хозяйственных связей между странами СНГ, да и меньшей все-таки конечной стоимости их автобусов. Еще? Повышать культуру производства, на постоянной основе обновлять станочный парк. Да, лишь только потому, что без соответствия ISO и прочим международным требованиям автобусы скоро станут невозможно продать даже на соседних рынках.

Но остановиться хотелось бы на другом. Безусловно, на каждом из заводов есть новейшие разработки, которые крепко берегут от фотовспышки (тот же МАЗ-231 до осеннего автосалона 2010 г. нельзя было отснять), но что именно в модельном ряду в целом может стать многообещающим направлением? Рискну предположить, что это городские автобусы с двумя сочленениями и двухосным прицепом длиной 24 и 20 м соответственно. Автобусов этих выпускается немного, но сразу под несколькими марками, и спрос на них есть. Трехзвенные 24-метровые автобусы хорошо известны в городах Южной Америки, причем на них красуются значки Scania и Volvo. Автобусы 20-метровые чаще встречаются на европейских маршрутах. Неудивительно, ведь их выпускают ведущие автобусостроители Mercedes-Benz (CaraCity) и MAN (Lion's City GXL). Исполволь, но постоянно наращивая выпуск, 24-метровый подвижной состав отгружает швейцарский Hesse. Его успех во многом обуслов-

лен «троллейбусным крылом», а также решениями в области смешанного привода (как на автобусах, так и на троллейбусах).

На чем же основано предложение автобусным заводом СНГ вклиниться в этот типоразмер? На проведении в ближайшие годы крупнейших международных спортивных соревнований. Речь идет, конечно, о зимней олимпиаде 2014 г. и чемпионате мира по футболу 2018 г. в России и хоккейном чемпионате в 2014 г. в Минске. Через год с небольшим европейское футбольное первенство принимает Украина, но о разработке сверхбольших автобусов там не сообщалось. Так что в условиях высокого насыщения рынка пассажирской техники, устоявшегося клуба «игроков», очерченности круга изготовителей основных узлов 20- и 24-метровые городские автобусы (троллейбусы) могут стать для наших заводов «конком возможностей», поскольку являются отличным подтверждением высокого технологического уровня производства.



ЛиАЗ-5256