

Михаил ВАСИЛЬЕВ

■ По российским дорогам передвигается больше двух тысяч единиц общественного транспорта, произведенных в Беларуси или на совместных предприятиях.

ПОЛ НИЗКИЙ, КАЧЕСТВО ВЫСОКОЕ

Импортозамещение эффективно? Прямо во время дискуссий на эту тему по улицам российских городов всю колесит белорусская техника. Ростов-на-Дону, Краснодар, Владивосток, Новороссийск - география обширна.

Начнем с донской столицы - здесь к белорусской технике уже привыкли: 211 автобусов «МАЗ» служат верой и правдой. Но недавно ростовчанам показали «высший пилотаж» - «МАЗ» третьего поколения на компримированном природном газе.

- Вместе мы осмотрели и проехали на новом автобусе, - информировал глава Ростова-на-Дону Александр Скрябин о МАЗе 303. - Уверен, ростовчане по достоинству его оценят.

А чего ж не оценить - недорого! Низкий пол (удобно заходить пенсионерам и мамам с колясками), панорамное остекление, эргономичный салон на шестнадцать сидячих мест без пандусов под ними. А еще универсальный каркас. На его базе можно собрать дизельную, газовую или электрическую версию.

В мае 2026 года на маршруты выйдут еще девяносто машин, взятых в лизинг. В планах - закупка электробусов большого класса. И тут снова надеются на опыт белорусских партнеров.

В 2025 году в городе открыли центр «Белорусские машины» на базе центра «МАЗ Юг». Фактически создана инфраструктура для того, чтобы белорусские автобусы не только поставлять, но и обслуживать по-соседски.

И СТУДЕНТАМ, И ТУРИСТАМ

Если вы думаете, что белорусская техника создана

АЛМАЗ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК



Минские автобусы давно укоренились в РФ.

только для равнин, съездите во Владивосток, где перепад высот достигает 120 метров. Местное муниципальное предприятие «ВПОПАТ № 1» всерьез сделало ставку на Минский автозавод. В 2025 году автопарк пополнился 46 автобусами «МАЗ» среднего и большого классов.

Машины не сразу выходят на линию, сначала проходит обкатка.

По словам замдиректора предприятия Дмитрия Кононенко, они наматывают круги в пригороде, чтобы пройти больше тысячи километров. Затем - замена масел и фильтров и лишь потом - к пассажирам.

Только в этом январе обкатывали тринадцать «МАЗов». - В 2026 году ждем еще четыре «МАЗа», - обещают в мэрии Владивостока.

Есть, конечно, своя специфика. Для маршрутов на остров Русский закупили в том числе российские «ПАЗы», поскольку там дороги поуже. Но основная нагрузка на материке ложится именно на минские машины. Самые популярные маршру-

ты, к слову, - № 11 (до Приморского океанариума) и № 77 - до кампуса Дальневосточного федерального университета. Для туристов и студентов одинаковый комфорт.

ПОДВЕЗЛИ БЕЗ СКВОЗНЯКОВ

В Новороссийске пассажиры, кажется, полюбили белорусскую технику еще до того, как она вышла на рейс. Еще летом 2024 года в город прибыли долгожданные троллейбусы из Беларуси. Машины нового поколения сразу поставили на гостевой маршрут от железнодорожного вокзала.

Местные жители в соцсетях оживились. Ведь прежние троллейбусы безнадежно устарели, и не только морально. Их описывали так: «В дождь с крыши внутрь течет, в дверях щели такие, что руки со свистом проходят. В жару только форточки спасают. В холод спасают молитвы».

Новые белорусские машины эту проблему решили кардинально. Но главная фишка, конечно, не в форточках. Троллейбусы могут работать как от контактной сети, так и на тяговых батареях. То есть они более маневренные в пробках и могут вовсе обходиться без проводов.

К первому маршруту вскоре прибавились еще два. А затем автопарк пополнился оче-

ЦИФРА

В Тольятти работает срок троллейбусов белорусского производства. Это самая крупная поставка «Белкоммунмаша» в Россию за последние три года. А в Астрахани тоже появилась техника из РБ - четырнадцать специализированных машин для вывоза мусора и ломовозов. Экологичный транспорт для экологичного будущего.

редным десятком новеньких вместительных автобусов из Синеокой.

«ОЛЬГЕРД» - ЗВУЧИТ ГОРДО

Вениамина Кондратьева, губернатора Краснодарского края, в Минске встречали очень тепло. Речь шла о рекордных закупках: 231 единица транспорта, включая трамваи, троллейбусы и электробусы.

Первый электробус от завода «Белкоммунмаш» (БКМ) с гордым названием «Ольгерд» прибыл сюда еще осенью прошлого года. Его тщательно проверили в троллейбусном депо № 2.

В мэрии кубанской столицы рассказали, что электробус максимально напигирован электроникой: есть кондиционеры, видеонаблюдение,

РАЗВИТИЕ АКВАЭЛЕКТРОБУСЫ ПОПЛЫВУТ ПО НЕВЕ

■ Санкт-Петербург обсуждает производство нового вида транспорта совместно с Пинском.

Северная столица остается крупнейшим потребителем белорусского общественного транспорта в РФ. Здесь активно эксплуатируют как троллейбусы, так и электробусы производства МАЗа и «БКМ».

Колпинский автопарк обслуживает четырнадцать маршрутов в пяти районах Петербурга, ежегодный пассажиропоток - свыше 37 миллиона человек! Поэтому триста единиц белорусской техники - это не то, что много, еще и недостаточно. В 2026 году местные власти планируют выпустить на линию еще сотню.

А недавно в Санкт-Петербурге обсуждали и вовсе экзотику - совместное производство речных трамвайчиков и «акваэлектробусов» с компанией «Эмпериум». Белорусские заводы в Пинске могли бы подключиться к строительству экологичного водного транспорта для Питера. Почему бы и нет? Все-таки Северная Венеция!

терминалы бесконтактной оплаты и даже USB-розетки для зарядки гаджетов.

До конца апреля 2026-го в Краснодар приедут еще шесть таких же красавцев и четыре зарядные станции к ним. Но и это не все. В планах властей - покупка девяносто трамвайных вагонов у того же «Белкоммунмаша». А значит, скоро и краснодарские трамваи станут белорусскими.

Подводя итог: сегодня белорусские автобусы, троллейбусы и электробусы работают минимум в десятке российских регионов: от Мурманска и Санкт-Петербурга до Краснодара и Владивостока. Где-то они выходят на маршруты сотнями, где-то - единичными экземплярами. Но отзывы всегда сходные - надежно, современно, комфортно.



По Краснодару бегают «электрички» от БКМ.

- ♦♦ Уровень локализации электробуса «БКМ» достигает восьмидесяти процентов.
- ♦♦ «МАЗ» третьего поколения выпускают с использованием российских компонентов. Белорусские специалисты отвечают за кузов, электронику и ПО, российские - за телематику (систему отслеживания и анализа данных) и силовую установку.
- ♦♦ В Нижегородской области работает совместное предприятие «Самотлор-НН»

КООПЕРАЦИЯ

и МАЗа. Это не просто сборка, а полноценное производство, создающее рабочие места для россиян.

♦♦ Проект МАЗа и «Газпром трансгаз Беларусь» по газомоторным автобусам стартовал еще в 2014 году. Его плоды видны во многих российских городах: газовые «МАЗы» - это экономика и экология в одном флаконе.