

## ОЦІНКА ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ СФЕРИ ВІТЧИЗНЯНОГО АВТОБУСОБУДУВАННЯ

Науково-технічний центр "Автополіпром"

**Анотація:** У статті наведено огляд розвитку вітчизняного автобусобудування у період з вересня 1991 року по 2022 рік. Охарактеризовано періоди його підйомів і занепадів, розглянута діяльність підприємств і організацій з проектування, виробництва, випробувань та сертифікації продукції сфери автобусобудування на різних етапах її розвитку. Оцінено сучасний стан розвитку сфери вітчизняного автобусобудування.

**Ключові слова:** підприємства автобусобудування, розвиток сфери автобусобудування, причини занепаду вітчизняного автобусобудування.

**Abstract:** The article provides an overview of the development of the domestic bus industry in the period from September 1991 to 2022. The periods of its ups and downs are characterized, the activities of enterprises and organizations in the design, production, testing and certification of products in the field of bus construction at various stages of its development are considered. The current state of development of the field of domestic bus construction is assessed.

**Keywords:** bus building enterprises, development of the bus building industry, reasons for the decline of the domestic bus building industry.

Розвиток вітчизняного автобусобудування за часів незалежності України характеризується як періодами злетів так, як це не прикро констатувати, затяжними періодами спадів, які призвели до його майже повного занепаду.

На початковому етапі незалежності, тобто, з серпня 1991 року, в галузі автобусобудування у м. Львові працювали два провідні підприємства – Український державний інститут автобусотролейбусобудування ("Укравтобуспром", правонаступник радянського Всесоюзного конструкторсько-експериментального інституту автобусобудування – "ВКЕІавтобуспрому") та найбільший у Європі Львівський автобусний завод (ЛАЗ). З призначенням на керівні посади цих підприємств, на хвилі повної демократизації суспільства, абсолютно непрофесійних і випадкових "фахівців" уже у 1992 році почався період розвалу як інституту так і автобусного заводу. На нинішній час ЛАЗу уже не існує, а "Укравтобуспром" ледь жевріє попри, колись, потужний конструкторсько-технологічний та виробничий потенціал. Саме тому, за ініціативи автора, який, на той час, в "Укравтобуспромі" працював головним конструктором проекту і зрозумів безплідність боротьби за нормальну організацію його роботи на основі, перш за все, відповідальності перед замовниками, у червні 1993 року було зареєстровано Науково-виробниче об'єднання "Автополіпром Ltd.". Його основним завданням стало розроблення конструкцій перспективних колісних транспортних засобів (КТЗ) та організація їх виробництва на вітчизняних заводах.

У період 1992-1997 років відбувався активний розвиток машинобудівних підприємств у напрямках реорганізації виробничих площ та освоєння нових видів продукції, зокрема, і КТЗ. Так, у сфері автобусобудування розпочали діяльність [1, 2]:

- Лубенський завод "Автомаш" (повнопривідні автобуси особливо малого класу "Сула", розробник конструкторської документації – к/д – НВО "Автополіпром");
- Дніпродзержинський авторемонтний завод (автобуси малого класу "Дніпро", розробник к/д НВО "Автополіпром");
- Черкаський авторемонтний завод (автобуси малого класу "Богдан", розробник к/д інститут "Укравтобуспром").

З 1998 у зв'язку з економічною кризою відбувався спад діяльність цих підприємств, як, зрештою, і багатьох інших. Лише через п'ять років розпочався новий етап розвитку вітчизняного автобусобудування. Активно розвивався перейменований з авторемонтного заводу – завод "Черкаський автобус". У 2002 році за безпосередньої участі автора на запрошення Голови правління банку "Еталон" на основі групи фахівців НВО "Автополіпрому" був створений Науково-технічний центр (НТЦ) "Еталон" та організований Бориспільський автозавод з виробництва автобусів. У наступному, 2003 році, у складі корпорації "Еталон" було створене ще одне підприємство з виробництва автобусів

– Чернігівський автозавод. У грудні цього ж 2003 року за участю автора було створене ще одне проєктне підприємство у сфері автобусобудування – НТЦ "АнтоРус" Херсонського автоскладального заводу. У 2005 році у Львові за ініціативи автора був створений Галицький автозавод. У цьому ж році виробництвом автобусів зайнявся і Запорізький автомобілебудівний завод. Автобуси особливо малого класу почав виготовляти Часівоярський ремонтний завод у Донецькій області. У грудні 2005 року розпочав свою діяльність створений за участю автора НТЦ Луцького автозаводу, який теж долучився до виробництва автобусів у складі корпорації "Богдан". Окрім того, виробництвом автобусів малого класу, переобладнаних з автомобілів-фургонів, займалось ПП "Автотехнологія" (м. Рівне).

Проте, уже з 2008 року знову почався черговий період спаду у процесі розвитку вітчизняного автобусобудування. І хоча у 2012 році було створене спільне українсько-німецьке підприємство "Електронтранс" для виробництва трамваїв, яке, згодом долучилося і до виробництва автобусів, а у 2017 році за участю автора ще один – Рівненський автозавод, все ж, піднятися, бодай, на рівень розвитку 2001-2007 років вітчизняному автобусобудуванню уже не вдалося. Більше того, воно радше занепадає, аніж хоч якось розвивається.

На протязі останніх десяти-п'ятнадцяти років з різних причин фактично були знищені Львівський автобусний завод, Дніпродзержинський авторемонтний завод, Бориспільський автозавод, Херсонський автоскладальний завод "Анто-Рус" та Галицький автозавод (м. Львів). Зокрема, ЛАЗ був свідомо знищений російськими власниками, заволодіти яким їм активно допомагали демократично обрані керівники Львівської області, м. Львова та державних органів влади. Перелік підприємств сфери вітчизняного автобусобудування за період з 1991 року по 2022 рік наведено у табл. 1.

Таблиця 1 – Діяльність вітчизняних підприємств з виробництва автобусів у 1991-2022 роках

№ з/п	Найменування підприємства	Виробництво автобусів/ тролейбусів	Сучасний стан
1	Львівський автобусний завод		ліквідований
2	Старокостянтинівський завод "Металіст"		
3	Запорізький експериментальний завод транспортних засобів (м. Камишеваха)	припинене	існує
4	Лубенський завод "Агромаш"		
5	Дніпродзержинський авторемонтний завод		ліквідований
6	ПП "Автотехнологія"	продовжується	існує
7	Часівоярський ремонтний завод		
8	Галицький автозавод (м. Львів)		
9	Херсонський автоскладальний завод "АнтоРус"	припинене	ліквідований
10	Бориспільський автозавод		
11	Чернігівський автозавод	продовжується	
12	Завод "СтрийАвто"	припинене	існує
13	Запорізький автозавод		
14	СП "Електронтранс" (м. Львів)	продовжується	
15	Рівненський автозавод		ліквідований
16	Київський завод "Авіант"	припинене	існує
17	ДП "ВО "Південьмаш" (м. Дніпро)	/продовжується	

Як видно з табл. 1, з 17-ти підприємств, які займались виробництвом автобусів та тролейбусів, 7 взагалі припинили існування, а на інших 10 припинено виробництво автобусів або тролейбусів.

Створені у 2002-2005 роках за ініціативи та безпосередньою участю автора на основі відокремлення групи фахівців "Автополіпрому" науково-технічний центр "Еталон", реорганізований у 2005 році в НДІАвтомобілебудування "Еталон" (Науково-дослідний інститут автомобілебудування) та НТЦ Луцького автомобільного заводу і НТЦ Херсонського автоскладального заводу "АнтоРус" теж припинили своє існування. Фактично, не працює за призначенням і інститут "Укравтобуспром". Призупинив діяльність у сфері автобусобудування і НТЦ "Автополіпром" у зв'язку з відсутністю нових замовлень, хоча його фахівцями в ініціативному порядку розроблено ряд перспективних проєктів типорозмірних рядів автобусів та електробусів на основі застосування систем їх модульного проєктування.

Перелік підприємств з проєктування автобусів, тролейбусів та електробусів, які працювали у період з 1991 року по 2022 рік, наведено у табл. 2.

Таблиця 2 – Діяльність вітчизняних підприємств з проектування автобусів у 1991-2022 роках

№ з/п	Найменування підприємства	Проектування автобусів	Сучасний стан
1	Центральне конструкторське бюро ЛАЗ	припинене	ліквідоване
2	Інститут "Укравтобуспром"		існує
3	КБ заводу "Часівоярські автобуси"	продовжується	ліквідоване
4	ОКБ заводу "Черкаський автобус"	припинене	
5	КБ заводу "Черкаський автобус"	продовжується	існує
6	КБ Галицького автозаводу (м. Львів)	припинене	ліквідоване
7	НТЦ "Автополіпром" (НВО "Автополіпром")	призупинене	існує
8	НТЦ "АнтоРус" (м. Херсон)	припинене	ліквідоване
9	НТЦ "Еталон" (корпорація "Еталон")		
10	КБ Чернігівського автозаводу	продовжується	існує
11	КБ заводу "СтрийАвто"	припинене	
12	КБ Запорізького автозаводу по автобусах	продовжується	
13	КБ СП "Електронтранс" (м. Львів)		
14	КБ Луцького автозаводу		
15	КБ ПП "Автотехнологія"		
16	КБ заводу "Авіант" по тролейбусах (м. Київ)	припинене	ліквідоване
17	КБ заводу "Південьмаш" по тролейбусах	продовжується	існує

Отже, з 17 проектних організацій лише 8 заводських КБ з мінімальним штатом продовжують займатися розробленням модифікацій автобусів, тролейбусів та електробусів.

Аналогічна ситуація характерна і для організацій з проведення приймально-сертифікаційних випробувань автобусів та тролейбусів. Скажімо, у м. Львові в інституті "Укравтобуспром" працювало два підприємства у цьому напрямку – відділ випробувань, який у березні 2000 року був реорганізований у ДП "Випробувальний центр "Укравтотест", та Випробувальний центр "ЦКБ ЛАЗ". Проте, з кінця 2010-х років вони фактично припинили свою діяльність. Тому, на нинішній час, приймально-сертифікаційними випробуваннями продукції сфери вітчизняного автобусобудування займають підприємства, фахівці яких дуже далекі від розуміння специфіки цієї діяльності.

У напрямку сертифікації продукції автобусобудування у м. Львові теж працювало дві державні структури – ДП "Львівський науково-виробничий центр стандартизації, метрології та сертифікації" (ДП "Львівстандартметрологія") та ДП "Науково-дослідний інститут метрології вимірювальних і управляючих систем" (ДП НДІ "Система").

З короткого огляду діяльності підприємств і організацій сфери вітчизняного автобусобудування зрозуміло, що стан її розвитку критичний. Тим паче, що Луцький автозавод (ДП "Автоскладальний завод № 1") на даний час перебуває у стадії банкрутства. Основні причини такого плачевного стану – повна відсутність будь-якої участі державних органів влади у її діяльності, відсутність будь-якої підтримки та керування підприємствами менеджерами без відповідного професійного досвіду. Наслідки такого стану – закупівля автобусів російських та білоруських виробників, наприклад виробництва Мінського автозаводу, який зайнявся виробництвом автобусів лише у 2000-х роках, та виробництво однотипних міських автобусів кількома підприємствами і відсутність виробництва необхідної продукції, зокрема автобусів та електробусів з довжиною кузовів 10,4-10,6 м.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Крайник Л. В. Проектна школа автобусобудування (до 50-річчя інституту Укравтобуспром/ВКЕІавтобуспром : монографія / Л. В. Крайник. – Львів : НАСВ, 2015. – 75 с.
2. Войтків С. В. 25 років з НТЦ "Автополіпром". Спогади конструктора колісних транспортних засобів. – Київ: Видавничий дім "Кондор", 2018. – 408 с.

*Войтків Станіслав Володимирович, кандидат технічних наук, Заслужений машинобудівник України, генеральний конструктор, Науково-технічний центр "Автополіпром", Львів, e-mail: voytkivsv@ukr.net*

*Voytkiv Stanislav V., Candidate of Sciences, the Deserved Machine Engineer of Ukraine, General Designer, Scientific and technical Center "Autopoliprom", Lviv, e-mail: voytkivsv@ukr.net*