

ЧТО НАМ СТОИТ АВТО ПОСТРОИТЬ

**(Окончание.
Начало на 1-й стр. «СЕ».)**
**Причина этой
положительной тенденции —
диверсификация
экспортных
направлений. Продукция
промышленников
поставляется на рынки
ЕАЭС, Европейского союза
и стран дальней дуги.
Но основным партнером
остается Россия.**

За восемь месяцев текущего года организации Минпрома заработали на экспорте более 3 миллиардов долларов, темп роста составил 119 % от аналогичного периода прошлого года.

Легковые и грузовые автомобили, станки, лифты, сельскохозяйственная техника — белорусские машиностроители производят широкую линейку товаров. И она уже зарекомендовала себя в 109 странах мира. По промежуточным итогам этого года стартовали продажи в 22 государствах, которых ранее не было в географии поставок.

Среди новинок, презентованных машиностроителями в этом году, — карьерный самосвал грузоподъемностью 290 тонн. С его выпуском техника БелАЗ представлена во всех классах грузоподъемности мировой линейки машин-гигантов. В минском аэропорту тестируют еще одну разработку предприятия — аэродромный тягач для буксировки самолетов. «Могилевлифтомаш» провел испытания пассажирского лифта без машинного отделения с уменьшенным размером шахты, а МТЗ работает над созданием беспилотного трактора.

— МАЗы, трактора, БелАЗы, дорожная техника — это то, к чему мы уже привыкли. Что является визитной карточкой нашей страны. Сейчас появляются новые отрасли — завод «Белджи» и легковые автомобили. Могу сказать, что в первом полугодии завод полностью введен в эксплуатацию. На нем прошли испытания и успешно внедрены в серийное производство три модели (автомобилей. — Прим. «СЕ»). В Китае, например, нет заводов, которые выпускали бы больше двух моделей, — говорит о возможностях производителей **первый заместитель министра промышленности Беларуси Геннадий СВИДЕРСКИЙ.**

Сейчас за смену «Белджи» выпускает 50 машин, за месяц — 1000. В планах к зиме достигнуть цифры 1200 в месяц. Мощность оборудования позво-

ляет работать над наращиванием объемов. Пока вопрос в кадрах. В течение 2019 года штат будет увеличен и производство заработает в цикле четыре минуты — одна машина. С лета прорабатывают возможность поставок «Джили» не только в Россию, но и Латвию, Польшу, Молдову, Казахстан.

Научное сообщество машиностроительной сферы делает упор на разработку компонентной базы для электротранспорта — электроприводов, накопителей энергии. Разработчики стремятся создать такую локализацию в электрокарах, которая бы позволила заявить: «Это полностью белорусская машина».

— Мы несколько дальше продвинулись в разработке легкового электромобиля. В конце этого года планируем представить новинку. Сейчас не хотелось бы делать больших анонсов. Но во исполнение поручений, которые выполняет

— Это очень наукоемкая продукция с большим технологическим циклом изготовления. Поэтому те финансовые испытания, в первую очередь, коснулись станкостроения. Выплаты по кредитам, которые больше, чем рентабельность, которая может быть по производству на станках, не позволяла этим предприятиям наращивать оборотные средства и соответственно укреплять финансовую устойчивость, — отмечает Геннадий Свидерский.

Машиностроение стран Евразийского экономического союза в основном сосредоточено в России и Беларуси. Проекты между этими странами реализуются в форме развернутой производственной кооперации.

— Продукция машиностроения Беларуси активно использует российские компоненты. Мы можем сказать, что Ярославский моторный завод работает на Минский автомобильный завод. Мы можем вспомнить Оренбург-



Заведующий сектором отдела моделирования и виртуальных испытаний РКЦМП Дмитрий ШВЕЦ проводит виртуальные испытания по оценке поперечной устойчивости малогабаритной коммунальной машины.

институт, работа в этом направлении активно ведется. Мы разрабатываем легковой электрокар и смотрим в область коммерческого транспорта, где мы плотно работаем с Минским автомобильным заводом. Готовится соответствующий проект по созданию грузового электромобиля, — поделился секретом **Александр БЕЛЕВИЧ, начальник НИЦ «Электромеханические и гибридные силовые установки мобильных машин» Объединенного института машиностроения НАН Беларуси.**

По словам замминистра, значительно преувеличены слухи о «кончине» станкостроительной отрасли в нашей стране. Особенно уязвима эта сфера была во время кризисных явлений, которые уже преодолели.

ский завод радиаторов, можем вспомнить, что карьерные самосвалы БелАЗ имеют преобразователи, поставляемые из России. Сейчас завершаются испытания мотора группы «Синара» для использования нашими карьерными самосвалами, — подчеркивает первый замминистра.

Казахский «АгромашХолдинг» и «Гомсельмаш» совместно работают над сборкой зерноуборочных комбайнов. К сезону сбора урожая в Казахстане было выпущено более 200 машин. Именно это предприятие должно стать основным поставщиком такого вида сельскохозяйственной техники на территории всей страны.

Работает совместное производство МАЗа и МТЗ на базе предприятия «СемаЗ» в восточной части Казахстана.

Имеет место и инвестиционное взаимодействие. Контрольный пакет акций Бобруйского машиностроительного завода принадлежит российским инвесторам. По словам замминистра, существующая система сотрудничества вполне устраивает государство и инвестора, который сам разрабатывает планы и имеет право их реализовывать в контакте с Министерством промышленности. Казахстанских партнеров из «АгромашХолдинга» также планируют привлекать в качестве партнеров-акционеров.

Мария ДАДАЛКО.

■ Регионы

НОВЫЙ ВИТОК ПАРТНЕРСТВА

Посол Казахстана обратил внимание на потенциал и дружелюбную ауру белорусов



В Гродно побывал Ермухамет ЕРТЫСБАЕВ, Чрезвычайный и Полномочный Посол Казахстана в Беларуси. На встрече с председателем Гродненского облисполкома Владимиром КРАВЦОВЫМ была затронута тема поставок в регион фуражного зерна в обмен на мясо-молочную продукцию. Также дипломат выразил готовность содействовать в размещении в одной из казахстанских областей производства по сбору гродненских мини-тракторов.

Посол приезжает в регион второй раз и намерен активизировать торгово-экономические отношения. Такую задачу, по его словам, ставит перед ним президент Казахстана. Этому способствует и долгосрочный договор о сотрудничестве между странами, который был подписан в ноябре прошлого года. Товарооборот между государствами в минувшем году составил около 700 млн долларов США. По мнению посла, потенциал далеко не исчерпан, а время выявляет новые возможности для сотрудничества. Ермухамет Ертысбаев подчеркнул, что белорусские товары широко представлены на казахстанском рынке.

Гродненская область готова сотрудничать во всех сферах, отметил глава региона Владимир Кравцов. И многое в этом Направлении сделано. Так, между белорусскими и пятью казахстанскими регионами подписаны соглашения о сотрудничестве в различных сферах. Гродненщина наращивает объемы продаж продукции своих ведущих предприятий в страны Азии, в том числе в Казахстан. Хорошим спросом пользуется мебель, в частности из Слонима, фабрика поставляет 90 % своей продукции именно в эту страну. Современную мебель готовы производить и другие производители, отметил Кравцов. Также широким спросом пользуется детское питание завода «Беллакт», мясо-молочная продукция и сельскохозяйственная техника ряда гродненских предприятий, минеральные удобрения и многое другое. Посол поддержал предложение гродненцев о дальнейшем увеличении мясо-молочных поставок. В свою очередь регион готов напрямую закупать у своих партнеров 100 тысяч тонн фуражного зерна ежегодно для корма скота.

— Я вижу, что многие производства не просто работают, а работают на высоком уровне, — отметил казахстанский посол, — наши губернаторы, можно сказать, рвутся сюда, и в этом я вижу большие перспективы. Наше бизнес-сообщество интересуется и приграничный фактор Гродненщины. Ведь через гродненские погранпереходы перевозится в Европу и продукция из Казахстана. Думаю, надо искать пути для создания трансграничной СЭЗ, куда бы наряду с Гродненским регионом вошли приграничные Литва и Польша, а также Калининградская область.

В ходе встречи обе стороны обратили внимание на проекты в гуманитарной сфере. Например, гродненцы готовы предложить сотрудничество в области медицины. Здесь уже нарабатан опыт проведения международных мастер-классов, совместных хирургических операций. В образовательной сфере реально наладить обмен студентами, проводить научные конференции и совместные программы. Особая значимость придает туристическому вектору. Казахстанский дипломат отметил, что увеличить поток туристов из его страны возможно при соответствующем уровне работы аэропорта. Посол обратил внимание на возможность создания здесь логистического центра.

Что касается дорожного сообщения, сейчас на Гродненщине завершается реконструкция основной магистрали М6. Планируется, что объект будет сдан к началу II Европейских игр летом будущего года. Здесь предусмотрено и современная сервисная база с сетью придорожных кафе, на недостаток которых обратил внимание казахстанский посол, двигаясь по дороге из Бреста в Гродно. Кстати, оба белорусских региона имеют преференции по безвизовому въезду. Недавно в Гродно встретили 60-тысячного туриста, им оказался представитель частной компании из Норвегии. По мнению Ермухамета Ертысбаева, у Гродненской области и всей страны большое туристическое будущее. «Здесь безопасно и чудесная аура», — отметил он.

Маргарита УШКЕВИЧ.

Вопросы кооперации в машиностроении обсуждались на прошлой неделе на самом высоком уровне — в ходе переговоров президентов Беларуси и России в Сочи. «Речь шла об известных проблемах машиностроительных комплексов. Мы особенно много внимания уделили этому на переговорах в формате один на один. В том ключе, что нам не надо было бы повторять одно и то же производство, создавая предприятия, особенно в России», — отметил Александр Лукашенко на совещании в Минске по итогам прошедших переговоров. Он привел пример, что если в Беларуси есть предприятие БелАЗ, то зачем подобное предприятие по выпуску автомобилей большой грузоподъемности создавать в России. «Нет такой необходимости. Обращено было внимание на работу по кооперации, как это было и ранее. Полное взаимопонимание с Президентом России», — констатировал глава государства.