

Светлана КАМЕКА,
Максим ЧИЖИКОВ

НА ЭТОМ «ФЕРМЕРЕ» ПАХАТЬ НАДО!

■ Белорусский «железный конь» прописался в башкирской деревне Локотки.

СПРОС ОБЕСПЕЧЕН

- Вот здесь у меня склад белорусских запчастей. Молодцы, с запасом прислали. Если вдруг понадобится гарантийный ремонт, сэкономим на доставке четыре-пять дней. А вот здесь, собственно, трактора собирают, - проводит для нас экскурсию по предприятию **Ильнур Рахматуллин**.

На улице санкции и серьезный температурный минус, а в помещении все «в плюсе», как и настроение хозяина. Позитивный настрой передается и окружающим. Раньше его компания «Матрикс Универсал» специализировалась только на ремонте и продаже заграничной сельхозтехники: «европейцев» и «американцев», а после того как они со свистом укатили с российского рынка, перешел на китайские и белорусские машины. Как шутит сам Ильнур, перестроились согласно текущим реалиям. Решили не только продавать, но и собирать технику из Синеокой. Спрос, говорит он, гарантирован.

Минувшим летом он побывал на выставке в столице РБ, где и договорился с представителями Минского тракторного завода о сборке в Башкирии гусеничных тракторов BELARUS-2103 - надежного и проверенного «железного коня» на 212 лошадиных сил. То, что надо среднестатистическому фермеру. Кабину, двигатель, трансмиссию производят пока в Минске, после чего на Мозырском машиностроительном заводе, который входит в холдинг МТЗ, из них собирают трактор. В России он будет продаваться под торговой маркой «Фермер» РБ-2103.

- РБ - это Республика Беларусь? - интересуемся у Ильнура Рахматуллина.

- Нет. Республика Башкортостан. Трактор будет наш, российский, - с некоторой, как нам показалось, обидой в голосе объясняет бизнесмен.



Трактор ждут уже и на Дальнем Востоке.

РАСКРУТИЛИ ЗА ТРИ МЕСЯЦА

Российско-белорусский гусеничный трактор на рынке пока вне конкуренции, у китайцев «железных лошадей» такой мощности пока нет. Гусеницы у машины из Синеокой резиновые: она и на поле не утонет, в отличие от колесной, и асфальт не повредит.

- До конца сезона привезли, собрали и обкатали два первых трактора. За три месяца их раскрутили. Показали возможности примерно в десятке фермерских хозяйств Башкирии. Во время полевых испытаний трактор проявил себя как надежная машина с повышенной проходимостью и отличными тяговыми качествами, - рассказывает гендиректор «Матрикс Универсала».

После этого подписали уже с десяток договоров на поставки. Слава теперь бежит далеко впереди трактора - уже за пределы республики.

- Буквально сегодня жду на предприятии фермера. Хочет взять сразу две машины.

Звонят даже с Дальнего Востока. Интересуются, готовы купить, - гордо признается Ильнур.

- Почему берут?

- Нас все здесь знают, никогда никого по сервису не подводили. Все поломки в срок чиним.

Пока в мастерской идет крупноузловая сборка, но планируют постепенную локализацию производства. Уже кое-какие детали башкиры делают сами. Улучшили шумоизоляцию в кабине трактора, поставили автопилот и камеру заднего вида, чтобы оператор назад не оглядывался.

- У нас привыкли к иностранной технике, а там это обязательные опции, - объясняет Ильнур Рахматуллин.

Чтобы собрать один трактор, требуется четыре дня. Пока на производстве заняты десять-пятнадцать человек. В 2023-м

планируют собрать пятьдесят тракторов, дальше мастера из Башкирии хотят выйти минимум на сто машин в год.

- Белорусы - партнеры крайне ответственные. Приезжали к нам и конструкторы, и сервисные службы. Были на полевых испытаниях. Все наши пожелания записывают, потом исправляют. Зимой отправили за свой счет рабочих к ним на завод на стажировку, - говорит бизнесмен.

Не все, конечно, идеально.

Были, например, сложности с резиной для гусениц. Ее заказывают в Китае, и из-за проблем с логистикой везли дольше обычного.

- Мы сами в будущем хотим покупать гусеницы у китайцев, кабину у МТЗ, а ходовую часть - трансмиссии, тележки - у завода из Мозыря, - делится планами гендиректор «Матрикс Универсала».



Ильнур Рахматуллин уверен, что спрос на его продукцию будет немалый.

ПРОБЛЕМА

НЕ СБОРЫ, А ПОБОРЫ

■ Пока из-за особенностей законодательства производитель не может получить льготы.

И потом, уже в кабинете за чашкой чая, рассказывает о проблемах. Вспоминает, почему раньше выгодно было торговать импортной техникой: ставки лизинговых компаний были низкими.

Сейчас же башкиро-белорусский трактор ни в какие льготные программы не попадает. Для этого нужна локализация производства в России - семьдесят процентов.

- А когда сможем достичь этого - лет через пять-десять? Например, нет у нас у своей гидравлики, хоть тресни, - сетует Ильнур.

А еще «Фермер», как иностранец (и это в Союзном государстве), попадает под уплату солидного утилизационного сбора. А значит, цена на него тут же вырастает на 1,8 миллиона рублей. Сейчас он обходится покупателю в 8,5, что все равно дешевле российских и китайских тракторов. А может стоить - 6,5.

- Будем стремиться, чтобы мерами поддержки, которые есть у нас, могли пользоваться и те, кто занимается крупноузловой сборкой. Надеемся, что на это пойдут со временем и «федералы», - заявил вице-премьер правительства Башкортостана, министр промышленности, энергетики и инноваций **Александр Шильдяев**, после того как мы ему рассказали эту историю.

Есть надежда, что когда башкирский Емеля - «Фермер» встанет с печи, ни один «китаец» под него точно не подкопается.

- Тракторы на гусеничном ходу - незаслуженно недооцененный вид техники, поэтому несколько лет назад мы решили возродить производство. Сейчас выпуском гусеничной техники в «МТЗ-Холдинге» занимается Мозырский машиностроительный завод. Помимо сборочного производства в Башкортостане - а первые тракторы прошли испытания и получили положительные отзывы, - на базе Челябинского тракторного завода могут наладить поэтапное производство до десяти тысяч единиц техники ежегодно, - поясняет **Виталий Вовк**, генеральный директор МТЗ.

Сергей МИТИН, председатель Комиссии ПС по экономической политике, промышленности и торговле:

- Надо понимать, что в хорошем смысле слова точная сборка - первый этап крупномасштабного производства. Если вы занимаетесь ею, у вас есть два пути. Первый у нас широко практиковали в девяностых годах. Привезли комплектующие, завезли их беспопытно, собрали из них какое-то количество автомобилей или



тракторов, получили на этом прибыль определенную и скрылись с глаз.

Такие вещи, я так понимаю, предприниматель из Башкирии не поддерживает. Он хочет создать крупномасштабное производство. Тогда надо посмотреть, есть ли смысл там выпускать трактора, которые производят в Беларуси. Там есть специализированный завод, один из крупнейших в мире, - Минский тракторный, который выпускает сегодня огромное количество тракторов, около сорока ты-

МНЕНИЕ

сяч в год, разных видов и марок. Есть ли смысл в Башкирии создавать завод, который будет дублировать его? Может быть. Если там будут производить трактор, то это должна быть полная сборка. Всю ходовую часть на этом заводе должны собирать, может, кроме двигателя. Тогда это изделие признается российским. Вопрос очень сложный, надо с ним разбираться внимательно, аргументированно и грамотно. Мощное современное производство тракторов - это серьезное предприятие.