

УЛЫБАЕМСЯ И ПАШЕМ

Татьяна МЫСОВА

■ «Беларус» еще с советских времен - основной работник на бескрайних российских полях. Сейчас продукция МТЗ, которую продают в РФ, почти наполовину состоит из российских комплектующих. Но есть проблема: белорусская сельхозтехника не попадает под госсубсидии и программу льготного инвестиционного кредитования. А вот «союзный трактор» - попадет.

ВЫРОС В ВОСЕМЬ РАЗ

Этот пилотный проект - новый этап в развитии российско-белорусских отношений. Реализуется он на базе Череповецкого литейно-механического завода (ЧЛМЗ). Восемь лет назад там совместно с минским заводом запустили производство тракторов и специализированной техники. С тех пор с конвейера сошло десять тысяч белорусских тракторов, а само производство выросло почти в восемь раз: с 240 до 1865 тракторов в год. В Череповце собирают сейчас 43 наименования спецтехники, линейка постоянно расширяется. Благодаря этому Вологодская область - лидер в РФ по выпуску тракторов.

- Союзный трактор - это не какая-то модель трактора, - объясняет гендиректор ЧЛМЗ Владимир Боглаев. - Это образное название самого очевидного и уже де-факто существующего российско-белорусского проекта по сборке и выпуску тракторов. Проект «Союзный трактор» - это огранка уже существующей работы. Он расширяет наши совместные возможности в конкурентной борьбе. Не секрет, что многие спорные вопросы в торговле между нашими странами приводят к появлению барьеров на пути наших товаров. Особенно это проявляется в сегменте сельхозмашиностроения.



У новых машин будет двойное «гражданство».

На этом проекте как раз и нужно отработать технологию разрешения возникающих трений.

В начале лета идею выпускать настоящий «союзный трактор» обсудили гендиректор МТЗ Федор Домотенко и губернатор Вологодской области Олег Кувшинников.

Договорились, что в Череповце будут делать еще три вида сельхозмашин - универсально-пропашные, специальные и тракторы общего назначения.

КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА

- Мы вышли на финишную прямую по согласованию проекта «Союзного трактора». Локализация производства на базе ЧЛМЗ позволит в полном объеме получить меры государственной и региональной поддержки сельскохозяйственного машиностроения, участвовать в программах федерального

лизинга и субсидирования производителей сельхозтехники. Это важнейшее конкурентное преимущество, за

которым стоит не только увеличение объемов производства, но и развитие дилерских и сервисных центров на территории России, - подчеркнул Олег Кувшинников.

На последнем инвестиционном форуме в Сочи стороны согласовали подробный план действий по локализации производства российско-белорусской тракторной техники.

- Мы проговорили доработки в дорожную карту и отдали ее на согласование Министерству промышленности и торговли России. Если там одобряют, то ожидаем увеличение объемов производства в Череповце в два раза - до трех с половиной тысяч единиц в год. Это позволит повысить рентабельность производства и открыть дополнительные рабочие места в области, - заверил Федор Домотенко.

СЛОВО ДЕПУТАТУ

Александр КОЗЛОВСКИЙ, член Комиссии Парламентского Собрания по законодательству и Регламенту:



- Проект дает хорошие перспективы развития в Вологодской области крупнейшего российско-белорусского машиностроительного кластера. Конечно, чтобы он заработал в полную силу, привлечение инвестиций, российским и белорусским производителям необходимо решить серьезную задачу: разработать такую модель трактора, которая будет конкурентоспособной для экспортных рынков, в том числе евразийского. Такой «союзный трактор» станет переходом на совершенно новый уровень сотрудничества между нашими странами. Проект выгоден для Союзного государства, он обеспечит новые рынки сбыта и безусловную экономическую выгоду.

Конечно, при создании бренда «Союзный трактор» могут возникнуть проблемы юридического и экономического характера. До сих пор не сформировано единое правовое пространство в СГ. Необходимо унификация национальных законодательств, либерализация условий деятельности субъектов хозяйствования. В данном случае можно было бы говорить о расширении возможностей применения специальных правовых режимов свободных экономических зон для промышленных кластеров. Проблемы, безусловно, есть, но они решаемы, нужна только взаимная заинтересованность в конечном результате. Она присутствует.

SOUZVECHE.RU

ПОДРОБНЕЕ

О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В СФЕРЕ
СЕЛЬХОЗМАШИНОСТРОЕНИЯ -
НА САЙТЕ

«СПАД ПРОИЗВОДСТВА В МИНСКЕ БОЛЬНО БЬЕТ ПО РОССИЙСКИМ ПОСТАВЩИКАМ»

МНЕНИЕ

■ Генеральный директор Череповецкого литейно-механического завода, крупнейшего сборочного производства BELARUS в России Владимир Боглаев рассказал в интервью «СВ» о перспективах совместного проекта.

- Почему возникают барьеры на внутреннем рынке РФ для белорусской продукции, ведь мы же строим Союзное государство?

- Надо честно признать: это все проявление конкурентной борьбы между хозяйствующими субъектами. В нее стали активно вмешиваться лоббисты простой перепродажи



промышленного импорта из стран, которые сложно назвать нашими союзниками. А нас, отечественных производителей, замаскированные импортеры вытесняют с нашего же общего рынка, прикрываясь псевдороссийским происхождением, лишают и Россию, и Беларусь тысяч рабочих мест. В итоге это может привести к ослаблению промышленного потенциала нашего Союзного государства. Пилотный проект «Союзный трактор» должен создать действующий механизм противодействия такому негативному сценарию.

- Как возник термин «союзный трактор»?

- Впервые его озвучила спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко на

III Форуме регионов Беларуси и России в Минске. Я рассказывал ей о линейке тракторов, которые производятся в России и Беларуси, показывал, какая модель больше «белорусская», а какая больше «российская». Она поправила: нечего тут делить, это не белорусский и не российский - «это союзный трактор».

- Цифры это подтверждают?

- Вполне. Трактор «Беларус» давно уже союзный. Только в 2017 году на завод МТЗ в Минске свою продукцию поставляли 134 российские компании на сумму больше 130 миллионов долларов. Если же сюда добавить российских поставщиков для белорусских предприятий всего холдинга МТЗ, то эти цифры можно, как минимум, удвоить. Любое снижение объемов производства на МТЗ - это падение произ-

водства в России. Сопоставимое.

К слову, не стоит ограничивать понятие «союзный трактор» только брендом «Беларус». Например, один из лидеров российского тракторостроения - «Петербургский тракторный завод», выпускающий колесники высоких тяговых классов, также соответствует этому определению. Среди его поставщиков комплектующих - около 35 белорусских предприятий, и список их постоянно расширяется.

- СП в Череповце получила поддержку Президента Беларуси Александра Лукашенко.

- Во время визита руководства Вологодской области в Беларусь он сказал, что хорошо осведомлен о проекте МТЗ и ЧЛМЗ и считает, что «из него должно что-то стоящее получиться».

- Когда же проект заработает?

- Технически мы уже этой осенью выпустим трактор, полностью соответствующий требованиям Минпромторга. То есть его можно будет отнести к российскому производству и пройти аудит российских контролирующих организаций. Сейчас идет согласование документов между МТЗ и нашим заводом. Тогда сможем выпустить с конвейера «первую ласточку». Мы готовимся к этому событию, так как на встрече с губернатором Олегом Кувшинниковым Александр Лукашенко обещал лично приехать. Это будет высокая оценка многолетнего труда для всего многочисленного коллектива белорусской диаспоры, которая трудится в череповецком машиностроительном российско-белорусском кластере.