

Софья АРСЕНЬЕВА

■ Заместитель председателя Комиссии ПС по экономической политике, промышленности и торговле - о результатах, которых удалось добиться благодаря кооперации.

Мы можем отказаться от товаров из недружественных стран. Но нужно не просто механически заместить импорт отечественными аналогами, а создавать производства, которые смогут быть конкурентоспособными на мировом рынке. Леонид Брич считает, что когда политические потрясения останутся в прошлом, Союзное государство будет иметь огромные экономические преимущества перед своими оппонентами.

- В Палату представителей вы избались от Брестчины. Расскажите, как там обстоят дела с импортозамещением.

- Для нас эта тема не нова. В области много производств, которые еще лет десять-пятнадцать назад создавали для замены импортных товаров на внутреннем рынке, но в итоге пришли к тому, что работают и на экспорт. Это компании «Диском» и «Кондор», известные в строительной отрасли, «Вегас», который изготавливает матрасы для всего постсоветского про-

Леонид БРИЧ:

НА ХОРОШИЕ ИДЕИ ДЕНЬГИ НАЙДУТСЯ

странства. И это не говоря о таких успешных пищевых перерабатывающих предприятиях, как «Савушкин Продукт» и «Санта Бремор», чью продукцию можно найти от Калининграда до Владивостока. А ведь есть и небольшие заводы и комбинаты, для которых нынешняя ситуация - хороший шанс нарастить мощности и выйти на новый производственный уровень с российскими партнерами.

Многие компании активно взялись за локализацию производств. Отказываясь от комплектующих из недружественных стран, ищут либо замену на просторах Союзного государства, либо возможности для создания новых цехов. Хороший пример - брестская группа компаний GEFEST. В 2016 году локализация была на уровне 57 процентов, а сегодня уже около семидесяти.

- Но для создания производств с нуля нужны немалые средства. Где будем брать их?

- Как показал этот год, были бы идеи, а деньги найдутся. Уход с нашего рынка тех или иных товаров подталкивает инвесторов активнее вкладывать в то, что раньше они даже не рассматривали. Например,

в Дрогичине фармацевтическая компания «Экзон» будет строить цех по производству лекарств, а в Жабинке агропредприятие «Консул» займется выпуском ветпрепаратов. В целом именно наращивание инвестиций в основную капитал должно стать ключевым фактором роста экономики.

В Беларуси собираются реализовать 129 региональных, 51 импортозамещающий и четырнадцать интеграционных проектов на 4,1 миллиарда рублей.

- Для западных государств политика и экономика неотделимы друг от друга. Но мы с таким положением дел не согласны...

- Вспоминается, как в 2018-2019 годах экоактивисты и некоторые СМИ пытались создать напряжение вокруг строительства аккумуляторного завода в Бресте. Разворачивались целые агитационные компании о якобы небезопасности будущего производства. Причем так умело, что за всем этим явно чувствовалась рука «профессионала», действующего от лица аккумуляторных заводов, которые уже работали на



Белорусский электромобиль не уступает западным аналогам ни по дизайну, ни по начинке.

территории наших западных соседей. Нечестная конкуренция? Не исключено. Но наш завод достроили, и сейчас он работает по всем правилам безопасности, выпускает крайне необходимые комплектующие для электротранспорта. В планах - расширение. А подумались бы тогда на провокации, сидели бы сегодня и без импорта, и без отечественного товара.

- Тесная экономическая интеграция Беларуси и России получила новый виток с подписанием 28 дорожных карт. Насколько удалось продвинуться в их реализации?

- Они реализованы уже наполовину. По некоторым по-

казателям интеграция оказалась даже более глубокой, чем планировалось. Например, экспорт белорусской пищевой продукции доходит до восьмидесяти процентов.

Все предложения и задумки находят отражение на практике. Ситуация, в которой оказались Беларусь и Россия, заставила по-новому взглянуть на наши экономические связи. Наблюдение из парламентского опыта: если раньше депутаты Госдумы смотрели на предложения белорусских коллег чуть свысока - будто старший брат на младшего, то теперь ситуация в корне изменилась. Только на равных можно выстроить эффективное партнерство.

Михаил ВАСИЛЬЕВ

■ СберАвтоТех вместе с МАЗом собираются поставить на конвейер грузовики с системой автономного вождения.

ВЫХЛОП УМЕНЬШИТСЯ

Еще совсем недавно автомобили без шофера (или с водителем-роботом) мы видели только в фантастических фильмах. Искусственный интеллект за рулем нередко показывают неприглядно. В сериале «Кремниевая долина», к примеру, некий миллиардер даже погибает из-за своего детища.

Но фантазеры-сочинители - это одно, а практики-разработчики - совсем другое. По оценкам экспертов, к 2035 году беспилотные автомобили могут составить до четверти от всех продаваемых в мире. В результате в мегаполисах уменьшится количество персональных машин. Предполагается, что выхлопные газы

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ БЕСПИЛОТЫ

сократятся на восемьдесят процентов, аварии на дорогах - на девяносто. Но не все знают, что транспорт будущего бежит по нашим дорогам уже сейчас.

Первопроходцем в России в этой области стал IT-гигант «Яндекс». Он предложил сервис беспилотного такси еще в 2018 году, правда, только в наукоградах Сколково и Иннополис. В январе 2022 года компания получила право заниматься извозом без водителя на территории «Сириуса» в Сочи, а также на восемнадцати улицах Москвы. В городах беспилот-

ность пока относительная - помимо пассажира, в салоне обязан находиться инженер для подстраховки.

ИЛОН МАСК ПОДВИНЕТСЯ

Еще дальше пошел СберАвтоТех. Он не только разработал беспилотный электромобиль «Сбер Флип», совершенствует систему автономного вождения для стандартных автомобилей, но и намерен выпускать беспилотные грузовики. В мире это направление считается перспективным, свой прототип есть уже у Илона Маска - Tesla Semi Truck. Над тягачами-роботами работают и другие российские компании - например, КамАЗ и EVOCARGO. Их массовое внедрение сократит сроки

ТРАНСПОРТ

доставки грузов и стоимость поездок, а безопасность движения увеличит.

Реализовывать проект СберАвтоТех будет вместе с белорусским МАЗом, они уже подписали договор. До сих пор наземные беспилотники создавали в основном на базе готового серийного автомобиля, который дооснащали программным обеспечением. Теперь же в планах спроектировать беспилотник уже на стадии конвейера. Первой совместной моделью станет двухосный магистральный седельный тягач МАЗ 54402L. Как сообщил представитель российской компании, проект особенно актуален, учитывая подготовку к запуску беспилотного грузового логистического коридора на трассе М-11 Москва - Петербург в конце 2023 года.

ЦИФРА

Минскому автозаводу поставляют комплектующие около 250 российских предприятий.



Тягачи без водителя от компании «КамАЗ» могут появиться на дорогах в обозримом будущем.

ЧТО ВНУТРИ?

Беспилотные автомобили оснащены множеством сенсоров. Они направляют машину по заданному маршруту и оберегают ее от опасностей. Камеры видят объекты, которые встречаются в дороге, и классифицируют их. Радары с помощью радиоволн фиксируют скорость этих объектов. А специальные устройства - лидары вычисляют расстояние до предметов и определяют их форму, сканируя пространство лазерными лучами.

Информация поступает в систему управления, которая планирует действия, учитывая локацию машины. Для дополнительной страховки всеми узлами беспилотного тягача управляет программа, которая также самостоятельно прокладывает и корректирует маршрут.

Беспилотник будет оснащен системами удержания в полосе, экстренного торможения, автоматического распознавания дорожных знаков, контроля за пересечением разделительной полосы.