

САНКЦИИ - ДО ФОНАРЯ

Анатолий МАКСИМОВ

■ Москва и Минск вместе продвигают пятнадцать проектов, которые позволят заместить критический для союзного рынка импорт.

ПОЛТОРА МИЛЛИАРДА НА ПЕРЕСТРОЙКУ

Заниматься импортозамещением в одиночку - все равно что вытаскивать застрявший в грязи грузовик. Без помощи не обойтись. Поэтому Москва и Минск вместе двигают проекты, которые позволили бы в условиях западных санкций заместить критический для союзного рынка импорт. Об этом договорились и президенты двух стран: Россия выделяет 1,5 миллиарда долларов, Синеокая предоставляет свои промышленные площадки.

Речь идет о четырнадцати-пятнадцати проектах. Пока отбирают предложения. В первую очередь они будут касаться машиностроения. В приоритете - организация собственного литья, расширение выпуска различных деталей для сельхозмашин, производство лесозаготовительной техники.

- По нашим оценкам, эти проекты позволят заместить импорт только в Беларуси на триста-четыре миллиона долларов, на российском рынке - примерно на столько же. А экспортный потенциал такой продукции - порядка семисот миллионов долларов, - рассказал первый замминистра экономики Беларуси Юрий Чеботарь.

Белорусский премьер Роман Головченко уточнил, что в рамках союзного импортозамещения минимум четырнадцать предприятий республики ждет программа модернизации и развития производственных мощностей.

И это все не прекрасное далеко. По его словам, «осталось немного технической работы».

- По некоторым проектам мы уже приступили к работе за свои деньги, но теперь это будет подкреплено соответствующими российскими кредитными ресурсами, - заявил премьер.

ПОДМИГНУЛИ НА ДОРОГЕ

Один из проектов связан с производством светового оборудования для автомобильной техники. После введения санкций на российском рынке возник дефицит фар и фонарей для машин. Многие зарубежные производители, например немецкая компания Hella, прекратили экспорт. А без хорошей оптики машина на дороге будет как слепая.



Такая фара будет светить долго - качество на высоте.

Выруливать из непростой ситуации российскому автопрому поможет белорусский завод светотехнической продукции в Руденске. Во времена СССР на заводе пластмассовых изделий в этом поселке под Минском производили пластиковые игрушки, крем для обуви. А когда в середине девяностых «МАЗам» и тракторам «Беларус» потребовались отечественные «глаза», тут сделали ставку на совершенно новый и нужный продукт - фары. Со временем предприятие начало снабжать автомобильной светотехникой и карьерные самосвалы, и прицепы, и погрузчики, и даже легковые машины.

В 2013 году на заводе появился новый цех с высокотехнологичным оборудованием и испытательной лабораторией. Там в течение трех часов фары проверяют при температурах от плюс 85 до минус шестидесяти градусов, а четверо суток еще и при 96-процентной влажности. Сейчас в Руденске производят больше трехсот модификаций фар. И если оригинальная немецкая фара на вторичном рынке стоит 550 долларов, то сябры планируют установить ценник в три, а то и в четыре раза меньше.

ЗАВТРАШНИЙ ДЕНЬ НЕ В ТУМАНЕ

Около семидесяти процентов продукции идет на экспорт в Россию, в первую очередь на ВАЗ и ГАЗ. Среди клиентов - ПАЗ, ЛиАЗ и «Ростсельмаш». Одна из последних разработок - фары для автомобиля «ГАЗель NN». И количество заказов растет. Только с Уральского автозавода поступило три тысячи заявок на комплекты фар ближнего и дальнего света. Впервые оттуда обратились, например, за противоту-

манками для грузовиков «Урал NEXT».

- В предыдущем году мы рассмотрели пятьдесят предложений по проектам. Из них в работу взяли семь, к настоящему моменту освоили два. На создание простых светотехнических изделий уходит от полугода, сложных - как блок-фара - до двух лет, - рассказал заместитель директора ОАО «Руденск» по производству Дмитрий Шичко.

Микросхемы-контроллеры, которые завод пока закупает в Китае, в ближайшем будущем намерен заказывать у отечественного производителя. А выделенные по линии импортозамещения деньги пойдут на переоснащение сборочного, литейного и инструментального производства. Оборудование планируют закупить до конца 2024 года.



Российским «Ладам» помогут сябры.

Николай МЕЖЕВИЧ, профессор кафедры европейских исследований факультета международных отношений СПбГУ, доктор экономических наук:

- На мой взгляд, иерархия приоритетов при импортозамещении такая: есть проекты, которые ориентированы на бытовое потребление. Это очень важно, потому что уходит линейка товаров народного потребления: лекарства, продукты импортного производства. Но еще важнее, на мой взгляд, решение проблем, связанных



Николай МЕЖЕВИЧ

с военно-промышленным комплексом и промышленной безопасностью. Давайте спросим наших читателей, что они делают сначала в случае переезда или покупки новой квартиры: встраивают кухонный гарнитур или меняют замки в старой входной двери, а может, ставят и новую? По-моему, ответ очевиден. Сначала мы обеспечиваем внешнюю безопасность, а потом потихоньку-полегоньку, кто-то может быстрее, кто-то - нет, обустроиваем кухню, спальню, покупаем новый умывальник. Вот и сегодня задача для Союзного

государства - надежные внешние двери, которые должны обеспечить возможность нам заниматься всеми остальными вопросами.

Слабые места - производство электронной компонентной базы, станков. Александр Лукашенко абсолютно справедливо занимается сейчас в том числе вопросом создания белорусского компьютера. Оппозиция юморит на эту тему, говорит о том, что там все импортное. Но я хочу напомнить, что на определенном этапе этим же путем шла Япония. Американцы безумно смеялись. Потом этой же дорогой шел Китай. Японцы безумно смеялись. Теперь

СОБСТВЕННЫМИ СИЛАМИ КОЛЬЦА АВТОПРОМА

■ Металлические заготовки, которые раньше покупали на Западе, теперь будут производить в Орше.

Еще один совместный проект касается производства тормозных систем, а третий - создания кольцевого производства для автопрома (разновидность металлических заготовок. - Ред.). Производством займется БелАЗ на базе завода ПАК в Оршанском районе.

- Срок реализации проекта - до 2025 года. Ориентировочный объем инвестиций - около двухсот миллионов рублей, - рассказывает генеральный директор БелАЗа Сергей Никифорович. - Подобная продукция активно используется в авиастроении, атомной энергетике, судостроении, ракетной технике, машиностроении и других отраслях промышленности. Раньше кольцевые заготовки покупали у поставщиков из дальнего зарубежья. После реализации проекта их будут делать на собственном кольцевом производстве, что обеспечит полное импортозамещение таких комплектующих как на БелАЗе, так и на других предприятиях Беларуси и России.

Этот проект сябры уже начали реализовывать и финансировать, не дожидаясь кредитов из России.

- Если ресурсы придут своевременно, мы просто добавим их в инвестиционный котел, - пояснил Роман Головченко.

СКАЗАНО

за Китаем идет Вьетнам. Но китайцы - умные люди, они не смеются. А оппозиция - это такие интеллектуальные развалины, пусть смеется, может быть, им от этого будет лучше в Вильнюсе, в Ереване...

Если говорить о количестве проектов, нужно с чего-то начинать. Надо окончательно понять, что мы вместе, работаем в одном направлении. Что мы не должны из двух карманов инвестировать одно и то же. Это главное. А сколько проектов будет - хоть пять успешных для начала, - уже хорошо.