

Вячеслав СЫЧЕВИЧ

■ Союзная кооперация актуальна как никогда: России нужно восстановить потерянный промышленный потенциал, а Беларусь - страна, где сохранили машиностроительную индустрию.

О перспективах сотрудничества в этой отрасли рассказал уроженец Синеокой Владимир Боглаев. С 2004 года он - генеральный директор Череповецкого литейно-механического завода.

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ЗАПАС

Сегодня завод - современное высокотехнологичное литейное производство, соответствующее мировым стандартам. На нем производят литье из спецсталей. У предприятия есть уникальные компетенции в сегменте нефтехимического машиностроения. Инвестиции в разработку и внедрение новых продуктов превратили один из сотен умирающих в России постсоветских машиностроительных заводов в растущую компанию.

С Владимиром Боглаевым мы встретились на Минском автомобильном заводе. И, как оказалось, не случайно.

- У нас есть несколько проектов с МАЗом. Первый мы начали несколько лет назад, когда рынки России были полностью открыты для любой импортной техники. Тогда скандинавские машины шли с демпингом на этот рынок и не только вытесняли из него белорусскую технику, но и снижали производственную локализацию у российских компаний. КамАЗ сохранил долю на рынке России по перевозкам и по продажам, но очень сильно потерял в плане права называться отечественной машиной - практически все серьезные узлы в ней были импортными: двигатели, трансмиссия и даже кабина. Действующая в России кредитно-денежная система не позволяла раньше и не позволяет сейчас сохранить и развивать глубокие переделы в обрабатывающей промышленности, что превратило отечественный автопром в сборочные площадки иностранных компаний. Белорусским производителям было крайне сложно противостоять финансовой и технологической мощи транснациональных компаний. Слишком несопоставимые по масштабам и возможностям силы столкнулись на рыночном поле боя, - рассказал он.

В этой неравной борьбе предприятие решило выбрать сторону союзного производства и белорусскую технику. Один из проектов с МАЗом - организация крупной транспортно-логистической компании, полностью укомплектованной тягачами.



Михаил ФРОЛОВ/Кремля.ру

- Мы вышли на рынок транспортных услуг по перевозке грузов - ЧЛМЗ создал парк тягачей из пятидесяти штук, для того чтобы посмотреть, насколько вообще эта бизнес-идея интересна. Разговоры о том, что тягачи «МАЗ» менее экономичны и их дорого содержать, оказались пустыми. На самом деле все наоборот - направление не только прибыльное, оно смогло выиграть конкуренцию с компанией, укомплектованной разрекламированной импортной техникой, - поделился генеральный директор.

Первую машину компания купила еще в 2004 году. Сегодня парк насчитывает почти семьдесят. И содержать эти машины намного дешевле, чем импортные аналоги.

- 95 процентов всех перевозок, которые делает завод, - это услуги сторонним организациям. И все на нашей, бело-

русской технике. Оказалось, что цена, которую мы предлагаем по перевозкам, более чем конкурентоспособна на машинах производства Минского автозавода. Этот проект потребовал креативного подхода и стал ярким доказательством, что безграничное превосходство импортных машин - надуманное, - убежден Боглаев.

Сегодня в Беларуси достаточно компаний, которые производят различные виды настроек на шасси «МАЗа». Это и пожарные машины, и другая спецтехника. И так как ее импорт перекрыли, настало время продукции из Синеокой. А потребности в ней у России велики. Возник вопрос, как нарастить объемы производства такого оборудования. В итоге в РФ появилась программа, которая позволяет финансировать подобные производства.

- У белорусов есть техническая документация, мы можем по их лицензии организовать производство под дешевое финансирование из Фонда развития промышленности России. У нас такой опыт уже есть. Так мы сможем заменить импорт.

понятым причинам все нюансы раскрывать не станем. Одно несомненно: западным компаниям, которые одумаются и захотят вернуться на наши рынки, это будет сделать практически невозможно, но о рисках технологической зависимости теперь уже от восточных партнеров я бы тоже не забывал.

Объем, который раньше завозили в Россию по импорту, Беларусь не сможет закрыть по определению. Речь идет о сумме в 260 миллиардов долларов. Очевидно, что одним махом его перекрыть не получится. Но компетенции в белорусском машиностроении позволяют при соответствующем финансировании и развитии союзной кооперации за несколько лет полностью решить проблему.

ПЕРСПЕКТИВЫ

сохранился и очень нужен России.

- Насколько быстро такая кооперация позволит закрыть импорт, который раньше поступал в наши страны и был нужен для выпуска продукции? Хватит ли компетенций наших стран?

- Давайте будем откровенны: все потребности моментально закрыть нельзя, да и задача полного импортозамещения не стоит. Одно из решений - замена логистических схем и поставщиков из недружественных стран на поставщиков из дружественных. Например, из Китая. Многие белорусские и российские производители постепенно переходят с европейских деталей и агрегатов на китайские. Причем достаточно успешно. По

АЛМАЗНЫЙ ФОНД



Каждый день на главном конвейере МАЗа производят не меньше сорока машин.

ИНТЕГРАЦИЯ
ЕСТЬ ПОТЕНЦИАЛ

■ Будущее - за совместными предприятиями по переработке углеводородов.

- Сейчас много говорят о том, что нужно углубить интеграцию в промышленности. Какие новые точки соприкосновения могут появиться и где страны не до конца используют свои возможности?

- Особенно тесно взаимодействие развивается в машиностроении. Недавно подписали новые соглашения МТЗ, «Гомсельмаш» и Петербургский тракторный завод. Наше предприятие также планирует в ближайшее время присоединиться к этому союзу. Это практический шаг по наращиванию сотрудничества.

У стран есть огромный незадействованный потенциал. Россия - это экономика, построенная на добыче и перепродаже сырья. И можно повысить эффективность его использования. Мировой лидер по запасам нефти и газа, по объемам их глубокой переработки, Россия даже не входит в первую десятку стран. Белорусские и российские предприятия вместе могут не только увеличить объем переработки углеводородного сырья, но и самостоятельно строить заводы, что еще больше стимулирует развитие и в нефтехимии, и в машиностроении. Я надеюсь, что появится направление, связанное с нефтехимическим машиностроением. С одной стороны, это позволит не зависеть от иностранных партнеров, а с другой - чистая экономика. Чем выше глубина переработки сырья в обеих странах, тем больше добавленная стоимость, а чем она выше, тем выше уровень жизни населения. Вот и весь рецепт.

ОКНО ВОЗМОЖНОСТЕЙ

■ Сотрудничество стран решит большинство проблем, связанных с санкциями.

- Можно смело сказать, что Европа уходом своих компаний с наших рынков открыла окно возможностей для производителей?

- Именно так. Сейчас появились перспективы развития у машиностроительных предприятий, сумевших сохранить свои компетенции в глубокой переработке. Перспективы для восстановления потерянного за последние годы промышленного потенциала в России очень велики, а Беларусь - та страна и тот островок машиностроительной индустрии, который



В республике тоже добывают черное золото. На снимке: проба из 140-миллионной тонны, полученной на «Белоруснефти».