

АЛЕКСЕЙ ВЛАДИМИРОВ

# ФОРМУЛА УСПЕХА: БЫТЬ - ДЕЛАТЬ - ИМЕТЬ

О результатах работы машиностроительной отрасли и дополнительных точках роста накануне профессионального праздника журналу «Директор» рассказал первый заместитель министра промышленности Беларуси Геннадий Сви́дерский.



**ГЕННАДИЙ СВИДЕРСКИЙ,**  
первый заместитель  
министра промышленности

**Геннадий Брониславович, расскажите об итогах работы отрасли в I полугодии 2019 г.**

За первые 6 месяцев предприятия машиностроительного комплекса (машиностроение и металлургическая отрасль), реализовав госпрограмму его развития до 2020 г., произвели продукции на сумму около 4 млрд долл., при этом более половины отправили на экспорт (2,1 млрд). Весомый вклад в общий успех внесли признанные флагманы отрасли МАЗ, БЕЛАЗ, МТЗ, БМЗ и др.

В этом году мы столкнулись с некоторыми трудностями (в частности,

снижением цен на металлургическую и машиностроительную продукцию), вызванными торговой войной США и Ки-

тая, которая обострилась в 2018 г. Понятно, что эта ситуация привела к усилению конкуренции и отразилась на других регионах продаж. Однако отечественному машиностроению удалось сохранить объемы производства и долю присутствия на внешних рынках.

Так, объем экспорта Минпрома за январь-июнь 2019 г. составил: ЕАЭС 58%, Евросоюз 19% и страны «дальней дуги» 23%. Хорошую динамику продемонстрировали поставки продукции в Казахстан более 125%.

В I полугодии темп роста экспорта в РФ достиг 91,3%, Украину 85,3%, Европу 90,5% (в том числе ЕС 87,4%, при этом прочие европейские страны 128,5%), государства Азии 73,9% и Америки 32,6%. Надеемся, что во II полугодии удастся исправить ситуацию и выйти на уровень 2018 г.

**В чем, на ваш взгляд, кроются основные причины снижения экспорта машиностроительной продукции?**

На основных рынках сбыта прослеживается тенденция принятия мер по защите и господдержке отечественных производителей.

Например, Союзное государство и ЕАЭС создавались с целью свободного перемещения товаров, капиталов и рабочей силы, однако на практике каждая страна хочет иметь собственные предприятия машиностроения и выстраивает административные барьеры на пути продвижения продукции стран-участниц союзов.

Так, реализация национальной программы поддержки промышленности РФ иногда противоречит интересам белорусских машиностроителей. Например, техника ОАО «МТЗ» и ОАО «Гомсельмаш», в том числе собранная в РФ на сборочных предприятиях, не включена в программы

## СПРАВКА «ДИРЕКТОРА»

В I полугодии 2019 г. рентабельность продаж в промышленности по организациям с долей государства 50% и более составила 6,8% (при задании 5%).

Сумма чистой прибыли за 6 месяцев в целом по Минпрому 290 млн руб., или на 125,4 млн больше, чем в аналогичном периоде прошлого года. Среднемесячная зарплата 1080,3 руб., или 103,6% от общереспубликанского уровня.



льготного инвестиционного кредитования, федеральные и региональные программы субсидирования производителей сельскохозяйственной техники. Это касается МАЗа и КамАЗа, которые конкурируют на одном рынке. К сожалению, список не ограничивается автомобилями и комбайнами, это и лифты, электротехническая продукция и бытовая техника.

10 июля 2019 г. правительство РФ приняло постановление №878, которым определило перечень мер стимулирования производства радиоэлектронной продукции на территории страны при осуществлении закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд. Этот документ существенно ограничил возможности белорусских производителей на территории России на два ближайших года.

Продолжается работа по устранению ограничений и барьеров и изъятий, применяемых государствами-членами ЕАЭС. Для решения существующих проблем нужны постоянные консультации, необходимо находить общие точки, с учетом которых выстраивать согласованную, а затем и единую промышленную политику в рамках Союзного государства и ЕАЭС. Их реализация станет ощутимой точкой роста отечественной промышленности. Но повторюсь, это очень сложный и специфический вопрос, решение которого зависит не только от белорусской стороны.

**Сейчас в мире активно внедряют в промышленность роботов и аддитивные технологии, организуют производство электро-, гибридного, беспилотного и интеллектуального транспорта. А как с этим обстоит дело в Беларуси?**

В целом, считаю, у нас есть все для того, чтобы не отстать от мировых тенденций и занять свою нишу в перечисленных высокотехнологичных областях.

Сегодня на белорусских предприятиях используется и все шире внедряется в производственные процессы роботизированное оборудование. Создаваемые производства имеют высокую степень автоматизации, в операциях, требующих механического повторения одних и тех же действий, а также с повышенным риском для здоровья персонала, людей по возможности заменяют роботы.

Например, еще в прошлой пятилетке ОАО «БЕЛАЗ» совместно с российскими партнерами разработал роботизированный карьерный самосвал грузоподъ-

емностью 136 т с использованием технологии ГЛОНАСС, который управляется оператором посредством удаленного доступа. ОАО «МТЗ» в ближайшее время планирует приступить к созданию беспилотного трактора. Аналогичные проекты по беспилотному комбайну рассматриваются ОАО «Гомсельмаш».

## В I ПОЛУГОДИИ ПРЕДПРИЯТИЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА ПРОИЗВЕЛИ ПРОДУКЦИИ НА СУММУ ОКОЛО 4 МЛРД ДОЛЛ

В холдинге «Автокомпоненты», ЗАО «АТЛАНТ», ОАО «МТЗ», на предприятиях холдингов «Горизонт» и «Планар», в других организациях Минпрома сейчас активно используются 3D-принтеры.

С помощью аддитивных технологий решаются задачи по прототипированию новых изделий, изготовлению моделей для литейного производства, а также выпуску мелкосерийных партий уникальной продукции.

Реализуется и ряд проектов, связанных с производством электро-, гибридного и иных перспективных видов транспортных средств. Среди них можно выделить работу «Белкоммунмаша» по созданию электробуса, новый проект МАЗа по





## МАШИНОСТРОЕНИЕ



### ЭКСПОРТ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ ЗА 6 МЕСЯЦЕВ ПРЕВЫСИЛ 2,1 МЛРД ДОЛЛ

✓ разработке коммунального электрогрузовика, выполняемый совместно с учеными Объединенного института машиностроения НАН Беларуси, льдозаливочную машину с электроприводом для закрытых ледовых арен (ОАО «МТЗ»), прорабатываются вопросы изготовления техники на электротяге специалистами ОАО «Гомсельмаш».

Помимо работ, непосредственно направленных на создание современной автотехники, выполняются проекты по разработке отечественных накопителей электрической энергии для мобильных машин (организации-исполнители ГНПО «Научно-практический центр по

#### СПРАВКА «ДИРЕКТОРА»

За I полугодие 2019 г. организации Минпрома привлекли 182,4 млн руб. инвестиций в основной капитал.

По состоянию на 1 июля между Республикой Беларусь в лице Министерства промышленности и инвесторами заключены 17 инвестиционных договоров, из них уже 4 реализованы.

Удельный вес отгруженной инновационной продукции в общем объеме отгруженной продукции за 7 месяцев достиг 31,5%.

материаловедению НАН Беларуси», ГНУ «Объединенный институт машиностроения НАН Беларуси»).

**Расскажите подробнее о достижениях отечественной автомобильной промышленности...**

Сегодня автомобилестроение страны демонстрирует хороший потенциал. Среди основных представителей отрасли МАЗ, БЕЛАЗ, холдинги «Автокомпоненты» и «Амкодор», Минский моторный завод, БелДЖИ. Это и модернизация производственных процессов, создание новых производств, налаживание кооперационных связей, диверсификация экспортных поставок.

В частности, МАЗ с компанией «Ви-чай» в сжатые сроки построил в «Великом камне» завод по изготовлению двигателей. Недавно дан старт строительству нового предприятия с компанией «Фаст Гир» по производству коробок передач.

Активно развивается БЕЛАЗ. На протяжении последних лет компания занимает лидирующие позиции в мире по продажам тяжелых карьерных самосвалов. Созданы беспилотные карьерные самосвалы, аэродромные тягачи и др.

«Амкодор» успешно освоил выпуск лесозаготовительной техники, МТЗ в кооперации с ММЗ тракторов, работающих на сжиженном, а МАЗ автобусов на компримированном газе.

В рамках локализации производства отечественных легковых автомобилей холдинг «Автокомпоненты» создал новые предприятия по производству сидений, радиаторов и двигателей, а ОАО «БЕЛАЗ-СЕРВИС» автомобильных мостов.

**А чем может похвастаться и набирающий силу легковой автопром в лице СЗАО «БелДЖИ»?**

Прошлым летом под Борисовом введен в строй современный завод по выпуску автомобилей «Джили», что стало важным шагом по созданию новой отрасли легкового автопрома. Сегодня здесь налажен выпуск 3 моделей и готовится четвертая (кроссовер Х11), с одной конвейерной линии выходят 27 модификаций в 7 цветах (180 разных исполнений).

За этот период выпущено более 20 тыс. автомобилей, экспорт продукции за 7 месяцев составил 74 млн. долл. К первоначальным рынкам реализации в Беларуси и РФ в перспективе добавятся Казахстан, Армения, Литва, Польша и др.



Сейчас компания «БелДЖИ» вместе с Объединенным институтом машиностроения НАН Беларуси занимаются совместными разработками по созданию электромобилей в общих интересах. Кроме того, дальнейшее развитие завода «БелДЖИ» влечет за собой увеличение локализации и объема выпуска отечественных автокомпонентов.

**Геннадий Брониславович, каковы наиболее перспективные направления дальнейшего промышленного развития страны?**

Сейчас ведется много разговоров о IV, V, VI и более высоких технологических укладах (нано-, био-, микроэлектронных технологиях и др.). Это справедливо, особенно для Беларуси как страны, не обладающей достаточными сырьевыми ресурсами. Очевидно, что в первую очередь необходимо направлять средства на создание инновационной конкурентоспособной продукции с высокой добавленной стоимостью.

В этой связи важным элементом нашей промышленной политики является сохранение и инновационное развитие традиционных для Беларуси машиностроительных предприятий: ОАО «МТЗ», ОАО «БЕЛАЗ», ОАО «МАЗ» и др. Считаю, что в первую очередь необходимо наращивать мощности в областях, где мы уже добились заметных результатов, имеем положительную репутацию и опыт.

Одним из основных элементов развития белорусского машиностроения должны стать автоматизация и внедрение цифровых технологий. Это весьма

эффективный инструмент повышения конкурентоспособности производства. Если 10 лет назад мы перешли от кульмана к автоматизированному проектированию, то сегодня от директивного планирования к индикативному. Как часто говорят в таких случаях на Западе: не смотрите в мутное зеркало. То есть необходимы полная синхронизация планов производства и продаж, снижение себестоимости, сохранение и подтверждение качества продукции.

## ЗА I ПОЛУГОДИЕ 2019 г ОРГАНИЗАЦИИ МИНПРОМА ПРИВЛЕКЛИ 182,4 МЛН РУБ. ИНВЕСТИЦИЙ В ОСНОВНОЙ КАПИТАЛ

Помимо задач, направленных непосредственно на развитие производственных организаций, следует активнее создавать и расширять сеть сервисных центров, тюнинг-компаний, которые будут дорабатывать базовые модели техники под индивидуальные требования конкретного потребителя.

Пользуясь случаем, поздравляю работников и ветеранов отрасли с профессиональным праздником Днем машиностроителя! Желаю всем крепкого здоровья, благополучия, продуктивной работы и новых производственных свершений.

