



Один из масштабных проектов – Минск строит на территории России свои морские порты.

Юрий СМИТЮК/ТАСС

# НЕ ВМЕСТО, А ВМЕСТЕ

Россия и Беларусь сообща переходят к полной импортнезависимости

Чтобы закрепить лидирующие позиции в мире, наши производители должны не дублировать, а дополнять друг друга

10

В НОМЕРЕ



Пресс-служба ОАК

8

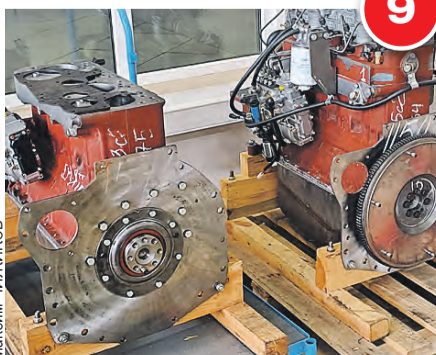
## ВЫИГРАЛИ БИТВУ ЗА НЕБО

Авиапрому не удалось обломать крылья

## ПЛАМЕННЫЙ МОТОР

В Ногинске наладили сборку дизельных двигателей

9



Максим ЧУЖИКОВ



БЕЛТА

12

СУПЕРСОВРЕМЕННЫЕ  
Разгадываем загадки лифтов двух стран

## ЧЕРЕЗ ГОРЫ, ЧЕРЕЗ РАССТОЯНИЯ

Белорусы проложили себе дорогу на Дальний Восток

13



Донат СОРОКИН/ТАСС

Лидеры Союзного государства считают, что нужно формировать экономику предложения, которая живет не за счет потребления чужого, а создает все сама. Нашим странам важно действовать сообща – разделить компетенции, не дублировать производства.

■ Нам хотели создать проблемы, в итоге наступили на свои же грабли.

# ЛУЧШИЕ УМЫ ДОЛЖНЫ ТРУДИТЬСЯ НА ИМПОРТОНЕЗАВИСИМОСТЬ

**Александр ЛУКАШЕНКО:**

● Все лучшие белорусские умы – ученые и конструкторы – должны трудиться уже не просто на импортозамещение, а на импортонезависимость страны.

● Я очень рад, что в России наконец-то оценили возможности Беларуси. Единство двух государств – это прежде всего экономика. Именно так мы видим это из Беларуси. Я всегда Россию призывал к тому, что нам надо свое, свое, свое, свое. В первые дни санкционного давления на нас я всегда говорил, будучи в России и на больших форумах: мы из этой ситуации выйдем. Нам надо немного времени. Оно, видите, полтора-два года прошло, и мы наблюдаем, что так и получается, только надо идти этим путем, искореняя те недостатки и недоработки, которые мы допустили, после того как разошлись по разным сторонам.

● Не надо нефтегазовые доллары переводить в какую-то, извините меня, жратву, гайки и болты. Мы сами это умеем делать.

● Сегодня идет мощная кооперация. Нам только нельзя допустить сейчас дублирования производств. То, что есть у нас, оно всегда будет работать на российские рынки. То, что есть у вас, мы всегда, если такая потребность есть и будет, мы купим.

– Ну, завтра санкции ввели – как будешь производить? Мне эти сборки по стране вот здесь сидят. То, что завез запчасти, собрал здесь...

● Везде, где замена импортного рациональна, должно



Дружба крепка, как рукопожатие президентов: недруги напрасно надеются, что у них получится разобщить наши страны.

создаваться и внедряться свое, белорусское. Но не методом слепого копирования, а с улучшенными характеристиками. Зависимость от западных технологий и комплектующих нужно минимизировать в течение двух-трех лет.

● Нужно максимально ускорить реализацию импортозамещающих проектов с Россией. Это производства, которые просто критически нужны обеим странам. Особенно микроэлектроника. Россия нуждается в этой продукции. Нам необходимо завоевать и удерживать на будущее российский рынок. А в перспективе освоить и новые рынки.

● Санкции – время возможностей, особенно для Беларуси, которая может найти новые рынки. Тем более предложить есть что.

**Владимир ПУТИН:**

● Меняется структура российской экономики, и таких структурных изменений мы давно не наблюдали. В структуре роста у нас три процента остается за нефтегазовым сектором и 43 процента приходится на промышленное производство. То есть то, что мы раньше закупали в больших количествах за рубежом, не все, но многое, уже начинает производиться в России.

● Многие отрасли оказались в эпицентре санкционной блокады. Руководитель одного завода сказал: «Мы были вынуждены переходить к импортозамещению там, где раньше об этом и не думали». Эта фраза является ключевой – мы вынуждены. Я думаю, что если бы мы не были вынуждены, никогда бы этого и не сделали. А так – делают

коллеги, и получается. Все мы понимаем: санкции, конечно, надолго, поэтому наряду с первоочередными мерами замещения импортных технологий и продуктов здесь нужны средне- и долгосрочные преобразования, направленные на стратегические цели именно суверенного развития страны.

● Мы сделали главную ставку на рынки партнеров Содружества, а также на совместную работу в двустороннем формате. Мы ищем такие возможности и находим их, имея в виду совместную работу по импортозамещению и укреплению технологического суверенитета.

● Нужно формировать экономику предложения. Другими словами, экономику, которая живет не за счет потребления чужого, импортного, а сама

создает, производит современные товары, услуги, технологии. Все это в наших силах.

● Это именно те проблемы, которые наши недоброжелатели – а как военные люди говорят, противник, – хотят создать нам в среднесрочной перспективе. И нужно сделать все для того, чтобы у нас все было хорошо, а им грустно. Если у коллег есть разработки в сфере импортозамещения, речь не должна идти только об обратном инжиниринге и о том, где бы чего-нибудь посмотреть. Прежде всего речь должна идти о том, чтобы заместить своими разработками. Это мейнстрим, основное направление нашей работы.

● Импортозамещение в оборонно-промышленном комплексе должно быть реализовано на сто процентов.

## В МИРЕ НА СМЕНУ ДИКТАТУ ПРИХОДИТ БАЛАНС ИНТЕРЕСОВ

■ Руководители Парламентского Собрания – об импортозамещении и дальнейшей интеграции.

**Вячеслав ВОЛОДИН, спикер Госдумы, Председатель Парламентского Собрания Союза Беларуси и России:**

– Нам очень важно, чтобы были выстроены единые стандарты, как в области трудовых отношений, так и социальной политики. И это, собственно, и характеризует Союзное государство, где общие требования, где действуют общие нормы социальной политики.

Задача более эффективно развивать интеграцию поставлена президентами Владимиром Путиным и Александром Лукашенко.



duma.gov.ru

Мы говорим о формировании единого правового пространства, но без создания единой транспортной инфраструктуры, без запуска авиасообщения, железнодорожного сообщения достичь цели невозможно. Наши президенты ставят задачу по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Минск. А что мы сделали для того, чтобы у нас было транспортное сообщение между приграничными регионами России и Беларуси? Если взять те же Витебскую и Псковскую области, другие регионы, у нас с вами нет этого сообщения.

Все проблемы решаются за счет того, что существует сеть автомобильных дорог.

У нас есть субсидирование для регионов внутри России, но нет такой программы, где бы субсидирование осуществлялось в рамках союзных программ для регионов России и Беларуси. Начать необходимо с приграничных регионов, чтобы данный вопрос не ложился исключительно на бюджет самих территорий.

**Владимир АНДРЕЙЧЕНКО, спикер Палаты представителей, первый заместитель Председателя Парламентского Собрания:**

– В условиях санкций нельзя допустить сбоев в работе экономики. Надо искать новые рынки, решать вопросы импортозамещения, наращивать экспорт. Попытка Запада экономически уничтожить Россию и Беларусь



БЕЛТА

провалилась. Мир вступает в новую многополярную эру, где на смену диктату приходит принцип баланса интересов. В рамках Парламентского Собрания Союза Беларуси и России за последнее время сделано немало. Есть подвижки в вопросах бюджетной политики.

Серьезный вклад внесен в реализацию 28 союзных программ. Развивается межрегиональное сотрудничество. Тем не менее работу по снятию барьеров в экономике необходимо продолжить. В этом залог укрепления технологического суверенитета и снижения негативного влияния внешних факторов на темпы роста белорусской и российской экономик.

ОФИЦИАЛЬНО

■ Москва и Минск не пропадут без западных компаний. Подтверждение тому – десятки совместных проектов и предприятий.

# РАБОТА НА ОПЕРЕЖЕНИЕ

**Андрей САВИНЫХ, заместитель Председателя Парламентского Собрания:**



– Нам надо учиться думать категориями общности. Почти 30 лет назад мы разъехались по национальным квартирам, разделились. Это были объективные геополитические процессы. И каждый начал думать в рамках своего национального государства.

Если использовать библейское выражение, то время разбрасывать камни прошло, сейчас время их собирать.

Я думаю, что в дальнейшем мир будет формироваться из макрорегионов, которые будут действовать самостоятельно и принимать самостоятельные решения. Поэтому нам надо срочно собираться и формировать собственный макрорегион со своим рынком. Мы должны развиваться на основе своих технологических, научных и образовательных достижений и на общем образе будущего.

Это единственный путь к выживанию. Сейчас уже началась гонка по формированию макрорегионов. И я искренне надеюсь, что Союзное государство станет такой уникальной точкой сборки для всего макрорегиона.



Интерес к белорусской технике огромный и в России, и в других странах.

**Сергей МИТИН, председатель Комиссии Парламентского Собрания по экономической политике, промышленности и торговле:**



– Россия, обладая девятью процентами мировых пахотных земель и 50 процентами чернозема, имеет большие преимущества в развитии сельского хозяйства. Уже в прошлом году она экспортировала сельхозпродукции на 41 миллиард долларов. Беларусь – на восемь миллиардов. Это большой вклад в мировое сельское хозяйство. Надо использовать наши преимущества, повышая эффективность сельхозпроизводства. И здесь нужна кооперация с белорусскими предприятиями, которые хорошо представлены в машиностроении, тракторостроении, переработке пищевой продукции. Очень хорошо белорусы продвинулись в выведении новых сортов растений и высокопродуктивных видов животных, по качеству мясной и молочной продукции. И она широко представлена в России и во всем мире.

Такого взаимодействия дает очень положительный результат. Сегодня это необходимо для общей эффективности сельского хозяйства.

**Виктор СЕЛИВЕРСТОВ, председатель Комиссии Парламентского Собрания по бюджету, налогам и финансовому рынку:**



– У нас должно быть не импортозамещение, а импортоопережение. Белорусы настроены на взаимное сотрудничество. Сколько раз там бывал, ни разу не видел ни тени сомнения, что интеграция по всем отраслям экономики необходима. Они в ней заинтересованы. Нужна лишь обоюдосторонняя инициатива.

Главная у нас задача – наполнение союзного бюджета на 2024 год. Тема непростая, потому что много согласований в различных министерствах и ведомствах. Нужно, чтобы они изменили идеологию подхода к программам. Также важно, чтобы заказчиками были не только министерства, но и регионы, как российские, так и белорусские. Сейчас такого права у них нет. Путь этот долгий, но с регионами работать проще. Большинство мероприятий решаются тут – на земле.

Это единственный путь к выживанию. Сейчас уже началась гонка по формированию макрорегионов. И я искренне надеюсь, что Союзное государство станет такой уникальной точкой сборки для всего макрорегиона.

**Николай БУРЛЯЕВ, председатель Комиссии Парламентского Собрания по культуре, науке и образованию:**

– Мы находимся лишь в начале нового этапа развития Союзного государства. И культура, наука и образование – это основы национальной безопасности. Опираясь на самое ценное, что у нас было выработано, будем идти дальше. Мы забыли, что советское образование было лучшим в мире, поэтому и добились таких достижений и в космосе, и в атомной энергетике, в культуре. Беларусь для нас пример: не отступая от традиций, она движется в правильном направлении. Мы очень благодарны Александру Лукашенко, что он выстоял, а мы пришли на подмогу.



Михаил ФРОЛОВ/Кормедиа.ру

**Людмила НИЖЕВИЧ, заместитель председателя Комиссии Парламентского Собрания по бюджету, налогам и финансовому рынку:**

– Мы нацелены на глубокую интеграцию с Россией и видим, что предприятия умеют работать, выдерживать давление, которое идет извне, находить себя в нишах, которые сегодня открываются. То, что сейчас у России есть внутренний потенциал, то, что она выстояла и выдержала давление других стран, очевидно.

Бюджет Союзного государства – уникальный финансовый инструмент, который помогает решать нашим странам очень серьезные интеграционные вопросы. Мы хотим, рассматривая его с заказчиками, Постоянным Комитетом, определить ключевые точки, на которые надо направлять наши ресурсы. Посещая предприятия, мы видим, что может быть интересно для наших стран. Конечно, хотелось бы, чтобы отдача была несколько больше, чтобы решения о выделении средств совпадали с социально-экономической программой развития и России, и Беларуси.



БЕЛТА

**Сергей КЛИШЕВИЧ, заместитель председателя Комиссии Парламентского Собрания по молодежной политике, спорту и туризму:**

– Мы не один год живем в условиях санкционного давления. Да, непросто, но мы видим, и экономики стран подтверждают, что мы можем это выдерживать. Сегодня как никогда важно помогать друг другу, для этого развивается политика импортозамещения. Президенты обсудили строительство самолетов малой вместимости и второй железнодорожной ветки из Беларуси до Санкт-Петербурга, что позволит нашим производителям поставлять еще большие объемы грузов в питерские порты, а оттуда – по всему миру. Это важно, ведь мы создаем промышленную и экономическую систему, и Союзного государства, и каждой страны в отдельности. Наши экономики взаимодополняемы. Санкции позволили нам и нашим российским коллегам по-другому посмотреть на возмож-



house.gov.by

ности Беларуси, на наши предложения. Реализовываются десятки, даже сотни проектов по производству самых разных товаров и услуг. Все это приближает нас к созданию суверенного промышленно-экономического поля, которое позволит свободно себя чувствовать и не смотреть в сторону Запада в части технологий и товаров, которые мы раньше у них покупали. Близко стоит вопрос обеспечения экономического суверенитета – создание собственной финансовой платежной системы.

Цифровая валюта Союзного государства – вот над чем сейчас идет работа. Она позволит отказаться от привязки к иностранной валюте, в первую очередь доллара, и чувствовать себя в этих условиях спокойно, безопасно, торговать и развивать нашу промышленность, делать жизнь наших граждан лучше: повышать зарплаты, пенсии, улучшать их благосостояние. Это достойное, серьезное направление нашей работы.

**Александр МАРКЕВИЧ, член Комиссии Парламентского Собрания по безопасности и обороне:**

– Наши страны вместе укрепляют обороноспособность. У нас взаимосвязаны военные доктрины – источники опасности и угроз одинаковые, создана совместная региональная группировка войск, единая система ПВО, практически общая система охраны границы. Особое внимание уделяется импортозамещению в военной сфере. На высшем уровне поставлены задачи по созданию современных средств связи и разведки, развитию беспилотной авиации и мер противодействия им. И сегодня важно сформировать собственную элементную базу в радиоэлектронике. Ставку нужно делать на отечественные микросхемы, которые помогут вывести импортозамещение на новый уровень.

Беларусь – миролюбивое государство и неизменно подтверждает этот статус.



БЕЛТА

Мы исходим из принципов добрососедства, мирного сосуществования, решения конфликтов исключительно политико-дипломатическим путем и их деэскалации, взаимной поддержки в противодействии вызовам современности. Это подтверждает и девиз текущего председательства Беларуси в ОДКБ – «Через солидарность и сотрудничество к миру и безопасности».

В начале сентября в стране проходило совместное оперативно-стратегическое учение войск ОДКБ «Боевое братство». Боеготовность коллективных сил находится на очень высоком уровне. И это четкий элемент сдерживания милитаристских планов и замыслов, которые есть у Запада. У Беларуси и России есть полное взаимопонимание в том числе и в вопросах обороны. Учения в рамках ОДКБ способствовали укреплению двусторонних контактов по обеспечению национальной безопасности Союзного государства.

# ОТ ГВОЗДЕЙ ДО РАКЕТ

Михаил ПАНЮКОВ

■ Наши страны должны стремиться к полной импортонезависимости, чтобы отстоять право на собственную цивилизацию.

За полтора года стало понятно, что Россию не задавить санкциями. Но проблем, конечно, хватает. Об успехах и неудачах импортозамещения «Союзному вече» рассказал член Комиссии Парламентского Собрания по труду, социальной политике и здравоохранению доктор экономических наук Николай Новичков.

– Урсула фон дер Ляйен утверждала, что в России «чипы достают из посудомоечных машин». Как на самом деле обстоят дела?

– Трудно комментировать бред. Эти господа живут в своем придуманном мире. Микроэлектроника, конечно, чувствительная тема. Но то, что у нас появились свои процессоры, операционные системы и чипы, – факт. Да, мы продолжаем закупать чипы у дружественных стран, например у Китая, и ничего страшного в этом нет. Но, конечно, стремиться к полной импортонезависимости необходимо. Дело не в том, что нас от чего-то отключат. Просто технологическое развитие – это признак современной развитой цивилизации. Мы должны уметь производить все, начиная от



duma.gov.ru

космических кораблей и заканчивая гвоздями. А то выяснилось, что мы, оказывается, гвозди какой-то категории у наших «друзей» закупает. Они теперь их вносят в очередной санкционный пакет. Ну уж их-то сами как-нибудь накуем.

– Россия ввела ограничения по мясу птицы, и цены сильно выросли. Как исправить ситуацию?

– Я всегда говорил, что в нашей доктрине продовольственной безопасности в целом концептуально неверный подход. Говорят о необходимости стопроцентного обеспечения потребностей в товаре. Ничего подобного! Продовольственная безопасность – это 150–200-процентная обеспеченность. У нас должен быть запас прочности. А так любые колебания могут привести к кризису, как сейчас.

Мясо птицы – это чистый белок, очень полезный и доступный. Рост цены – чувствительная тема для населения, о чем говорил и Президент. То же по крупному рогатому скоту. У нас уникальные возможности и по круглогодичному выпасу, и по заготовке кормов, но мы до сих пор сильно зависим от зарубежных поставок говядины.

Основа производства в России – агрохолдинги. Они тоже, конечно, должны быть. Но главный производитель во всем мире крупного рогатого скота – это фермеры, личные подсобные



Антон НОВОДЕЖКИН/ТАСС

Высокие технологии стали одним из главных приоритетов страны.

хозяйства. Вот им нужно создавать комфортные условия, развивать мелкотоварное производство. Это обеспечит и занятость, и социально-экономическое развитие территорий. И, конечно, продукцию – не только КРС, но и мелкий скот, и крольчатину, и птицу.

– У нас есть надежный союзник – Беларусь. Интеграция с ней идет успешно?

– Беларусь всегда была сборочным цехом Советского Союза. Все, что связано с технологической продукцией, с машиностроением, здесь всегда было на уровне. И сельское хозяйство тоже очень сильная ее сторона. Наша интеграция по всем направлениям развивается семимильными шагами.

Это говорит само за себя. Сотрудничеством мы крайне довольны и считаем, что его потенциал далеко не исчерпан.

– А насколько нам полезен Евразийский экономический союз?

– Разговор идет не просто про интеграцию нескольких стран, а про то, что мы укрепляем самодостаточность своей цивилизации. Важно понимать, что современный внутренний рынок должен исчисляться не десятками, а сотнями миллионов потребителей. В ЕАЭС нас сейчас порядка 200 миллионов. Но если мы хотим конкурировать на равных с ЕС, с Соединенными Штатами и другими крупными объединениями, нас должно быть еще больше.

## «ДАВЛЕНИЕ ЗАПАДА – ТОЛЬКО В ПЛЮС»

ПО СУЩЕСТВУ

Кристина ХИЛЬКО

■ Демарш Запада – это не только вызов, но и уникальный шанс занять пустующие ниши.

Леонид Брич, заместитель председателя Комиссии Парламентского Собрания по экономической политике, промышленности и торговле, уверен, что народная мудрость – не было бы счастья, да несчастье помогло – как нельзя лучше отражает ускоренные темпы нашего сотрудничества после безумных западных санкций.

– Сегодня особое внимание уделяют развитию высокотехнологичных сфер. Чем мы можем гордиться?

– Беларусь сохранила и развивает заложенные в советские времена разработки в сфере микроэлектроники. Благодаря эффективной господдержке, привлечению инвестиций, разработке и внедрению в производство новых технологий в стране удалось сберечь уникальное высокотехнологичное производство.

Мы создаем новое поколение полупроводниковых приборов и интегральных микросхем,

используя перспективные материалы и конструктивные решения. Несмотря на западные санкции, активно развиваем экономику, внедряем в производство высокие технологии, новейшие IT-разработки, реализуя на практике огромный научный потенциал. Такой подход – важнейший элемент технологической независимости и конкурентоспособности промышленности. Сегодня также

успешно работаем над развитием космических технологий, медицины, биотехнологий, машиностроения, лазерной техники.

– Как выстраивается сотрудничество с Россией?

– Тесное научно-техническое взаимодействие Беларуси и России определяет перспективы развития наших стран. На крепком научном фундаменте базируются и согласованные президентом Беларуси и России 28 стратегических союзных программ. Ведь роль технологий в современном мире сложно переоценить. Без микроэлектроники невозможно представить развитие энергетики, машиностроения, химического и биотехнологического

производства, авиа- и приборостроения, транспортных систем. Разработки специалистов предприятий «Планар», «Интеграл» помогут снизить зависимость от импортных поставок. Конечно, развитие инновационной экономики невозможно без опоры на национальные научные школы. На базе НАН Беларуси разрабатывают и изготавливают приборы, лазерную и измерительную технику, сложные программно-аппаратные комплексы космического назначения.

– Ваши прогнозы по развитию производства авто-

мобиленстроения в Союзном государстве?

– Поделюсь личным опытом. Если раньше отдавал предпочтение зарубежным авто, то сейчас с комфортом управляю белорусско-китайским автомобилем Geely. С уходом ряда западных производителей с рынка Союзного государства эти машины заняли освободившуюся нишу, и на возросший спрос компания отвечает достойным предложением. Об этом говорит и статистика. Больше всего в 2022-м в Беларуси продали именно автомобилей этой марки.

## СТАВКА НА СВОЕ

■ На фоне ухода некоторых брендов белорусские производители не растерялись.

– Сможем укрепить потребительский патриотизм?

– Все, что мы выпускаем, – от одежды до продуктов – со знаком качества. Многие наши изделия уже завоевали доверие по всему миру. На Россию приходится 80 процентов экспорта концерна «Беллегпром». До конца года в Грозном он планирует открыть концепт-стор «Да дому». Россияне заинтересованы в льняной и кожевенной продукции.

Предприятия создают новые товары высокого спроса, творчески подходят к обновлению ассортимента и повышению качества

## ВЫГОДНАЯ ПЕРЕКРОЙКА

продукции. На сайте Министерства экономики есть перечень импортозамещающей продукции. В нем больше 2,7 тысячи позиций. Продолжает активно работать по продвижению наших товаров и проводить мероприятия, направленные на повышение доли реализации отечественных товаров на внутреннем рынке, МАРТ.

Законодательством для всех торговых объектов установили перечень обязательных к продаже продовольственных и непродовольственных товаров. Продвигаем отечественную продукцию. Производителям нужно использовать современные маркетинговые инструменты: открывать сети фирменной торговли, продавать через интернет-магазины, маркетплейсы.

**Максим ЧИЖИКОВ**

■ Москва и Минск вместе меняют ситуацию в промышленности: у одних на это есть деньги, у других – площадки.

**БОРЕЦ ПРИНЯЛ ВЫЗОВ**

Ноябрь прошлого года дал мощный толчок к импортозамещению в Союзном государстве. Москва и Минск подписали соглашение о выделении белорусской стороне кредита на 105 миллиардов российских рублей – на проекты, которые позволили бы в условиях западных санкций заместить критический для союзного рынка импорт. С России в этой схеме – деньги, с Беларуси – промышленные площадки. Изначально для финансирования определили 12 проектов. Речь шла в первую очередь о машиностроении и микроэлектронике. Но затем их число выросло.

Как утверждает белорусский Минпром, сейчас выданы паспорта по 20 перспективным инвестиционным проектам – 16 основным и четырем дополнительным – на сумму почти в 80 миллиардов российских рублей. Дополнительно в список включили завод по выпуску станков «Красный борец», предприятие по производству автокомпонентов – борисовский завод «Автогидроусилитель». Проводят конкурсы по выбору поставщиков, оборудования, заключают контракты, поступают первые авансовые платежи.

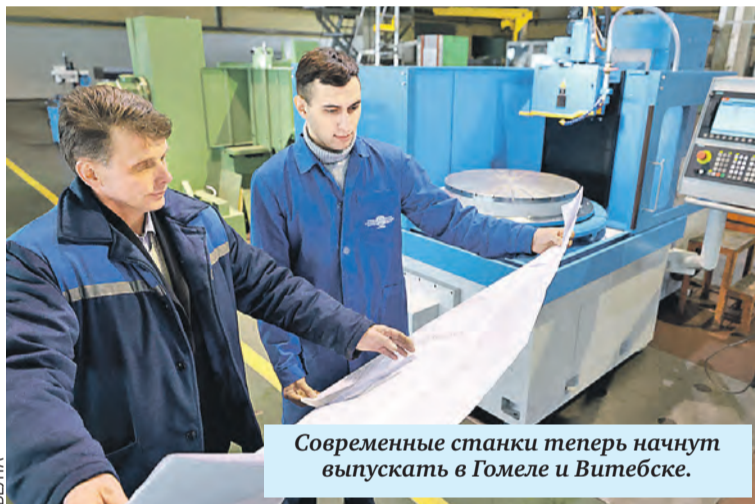
А поскольку кредит не исчерпали полностью, то и точку в этом списке ставить рано. По словам **замминистра промышленности Беларуси Александра Ефимова**, сейчас согласовывают больше десяти проектов.

**СТАРЬЕ – В УТИЛЬ**

Направо и налево деньгами никто разбрасываться не собирается. Есть, конечно, приоритетные направления. В частности, по производству подшипников. Без них, как известно, никакая техника не поедет. Их используют практически в каждом продукте, выпускаемом на машиностро-



Конвейер должен работать бесперебойно, поэтому в машиностроение и вкладывают большие средства.

**ШАРИКИ И РОЛИКИ**

Современные станки теперь начнут выпускать в Гомеле и Витебске.

ительных заводах. Дело в том, что часть подшипников не производили ни в Беларуси, ни в России. Это был чистый импорт. Стороны единодушно решили: надо менять ситуацию. К примеру, Беларусь и Россия планируют реализовать такие проекты, как «Подшипники роликоферической группы» и «Кассетные подшипники».

Планируют переоборудование Минского подшипникового завода. До конца этого года должна пройти масштабная закупка и модернизация 168 станков, которые придут на смену уже порядком устаревшему оборудованию. После чего ежегодный объем выпуска подшипников в год на предприятии перевалит за пять миллионов.

Еще одна незаменимая деталь в механизме – шестерня. Для их бесперебойного выпуска «переворачивают» Минский завод шестерен.

Не менее важное направление – станкостроение. А то на какое предприятие ни заглянешь, что в России, что в Беларуси, а станки и оборудование практически все импортные. Рано или поздно их придется капитально отремонтировать или заменить. На выставке «Иннопром» в Екатеринбурге подписали дорожную карту в этой области. Создание дублирующих производств исключено. Два проекта уже согласовали с Россией. «СтанкоГомель» будет выпускать многофункциональное обрабатывающее оборудование. Кредит на это выделили.

У предприятия – крепкие контакты с российской обороной: в Удмуртию оно будет поставлять фрезерные станки.

А на витебском «ВИСТАНе» планируют создать инновационное зубообрабатывающее оборудование.

– Эти станки нужны для производства деталей с зубчатыми элементами для машин, трансмиссий, коробок передач, – рассказал Александр Ефимов.

**ПОНАСТАВИЛИ ФОНАРЕЙ**

Один из первых 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 прекратили экспорт. Но на них, как оказалось, свет клином не сошелся.

Выруливать из непростой ситуации российскому автопрому помогает белорусский завод светотехнической продукции в Руденске. Он и раньше обеспечивал продукцией российские УАЗ, КАМАЗ, АвтоВАЗ и других производителей. Теперь же завод готов полностью заменить оптику ушедших на фоне санкций компаний. Предприятие поставляет на рынок фары дальнего и ближнего света – как светодиодные, так и ламповые, которые раньше закупали у немецких, польских и французских фирм. По

**СБОР УРОЖАЯ****КОРОБОК, Я ТЕБЯ СЪЕМ!**

■ Среди перспективных проектов – модернизация на «Гомсельмаше» – одном из крупнейших производителей сельхозтехники в Союзном государстве.

Там расширят производство мостов, коробок, узлов и агрегатов к комбайнам. Инвестпроект решает сразу две задачи: увеличивают выпуск техники на самом предприятии и помогают «Ростсельмашу». Для российских партнеров завод в Гомеле будет выпускать необходимые детали.

– За последние годы серьезно продвинулись в импортозамещении. Освоены многие узлы, детали и элементы. Есть достойные наработки. Делаем очень сложные компоненты, включая гидравлику. И есть уже результаты. Думаю, скоро опытно-промышленную партию сложных компонентов поставим на наши машины и опробуем в полях, – рассказал **генеральный директор предприятия Александр Новиков**.

качеству – не хуже западных конкурентов, которые ушли в санкционную тень. А по цене в два, а то и в два с половиной раза дешевле – еще и выгода.

– Они имеют уникальную конструктивную особенность – спроектированы при помощи системы линз, которая не имеет аналогов в СНГ, – признается **директор завода Андрей Солонович**.

Запросы стали поступать от тех, кто раньше продукцию предприятия в Руденске не покупал. К примеру, три тысячи заявок на комплекты фар для автомобиля «Урал NEXT». В Руденске готовы работать без остановки, чтобы закрепиться на многомиллиардном рынке России. В планах еще увеличивать мощность производства. Сейчас в работе три проекта для обновленной линейки российского «АвтоВАЗа».

■ На заводе в Жодино практически полностью заменили детали из недружественных стран.

Модернизация ожидает и БЕЛАЗ. Тут уже можно «потрогать» своими руками первые результаты союзного импортозамещения. В один момент заводу, производящему самосвалы-гиганты, перестали быть доступны полторы тысячи западных комплектующих. Катастрофа? А вот и нет. Перед предприятием стала амбициозная задача: быстро обеспечить технологическую независимость, сохранив при этом для потребителей

**БЕЛАЗОМ ПО САНКЦИЯМ**

весь модельный ряд карьерной техники.

– С этой задачей справились при поддержке партнеров из России, – признается **заместитель гендиректора по стратегическому развитию и корпоративному управлению БЕЛАЗа Алексей Грачев**.

Российские заводы доработали двигатели – сердце карьерного самосвала, насосы, электриту.

Сегодня в активной фазе сразу несколько совместных проектов. Это девяностотонный самосвал БЕЛАЗ

с газотурбинным мотором компании «Калужский двигатель».

– В сегменте грузоподъемности 130 тонн мы пошли еще дальше. Создали самосвал с гибридной схемой работы, где использовали дизель-генератор малой мощности Ярославского моторного завода и аккумуляторные батареи, обеспечив полную импортнезависимость, – отметил Алексей Грачев. – Самая ожидаемая новинка года – 220-тонный карьерный самосвал БЕЛАЗ с двигателем из Коломны. Он почти на сто процентов состоит из со-

**НА ДОРОЖКУ**

юзных комплектующих. Надеемся, что в следующем году стартуют массовые поставки этого самосвала.

Модернизацию машины продолжат, в частности, и на дочернем предприятии ПАК в Оршанском районе. Там создадут с нуля кольцевораскатное производство. Его продукцию активно используют и в авиастроении, атомной энергетике, судостроении, ракетной технике.

– Срок реализации проекта – до 2025 года. Ориентировочный объем инвестиций – около 200 миллионов рублей, – говорит **генеральный директор БЕЛАЗа Сергей Никифорович**.

# ДАЛИ ПО ГАЗАМ

**Анатолий МАКСИМОВ**

■ 28 союзных программ близки к завершению, и их результаты граждане наших стран ощутят уже скоро.

Время летит незаметно, казалось, еще совсем недавно, в ноябре 2021 года, Владимир Путин и Алек-

сандр Лукашенко дали старт союзным программам, которые охватывают все сферы: от атомной энергетики до туризма. И вот уже на горизонте 1 января 2024-го, когда пора подводить итоги этого этапа интеграции. 28 дорожных карт – это еще и почти тысяча мероприятий.

## ФИНАНСЫ

### «ПРАЧЕЧНЫЕ» ЗАКРОЮТ НА ЗАМОК

■ Три союзные программы уже полностью выполнили.

Первая – по гармонизации валютного регулирования и контроля. Теперь обменные курсы в наших странах, по мнению главы Минэкономразвития России Максима Решетникова, защищены от резких скачков, а значит, меньше рисков для взаимной торговли. Также программа сблизила правила Беларуси и России по открытию счетов резидентами в банках-нерезидентах.

Вторая – борьба с отмыванием денег, финансированием терроризма (она так и называется – «гармонизация антиотмывочных требований»). Борьба с денежными «прачечными» мы будем уже вместе.

Третья – унификация бухгалтерского учета. В России и Беларуси определили перечни общественно значимых и стратегических предприятий, результаты которых должны отражать в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности.

– С учетом санкций наши лидеры сделали определенные установочные замечания, чтобы мы не сильно раскрывали эти данные. Чтобы враги не могли использовать финансовую, бухгалтерскую и прочую документацию для дальнейшего санкционного давления. Но в целом они согласились, что эти программы выполнены, – признался Дмитрий Крутой.

– Полностью выполнили 13 программ, еще 11 – в высокой степени готовности, – сообщила замминистра экономики Беларуси Алевтина Абраменко.

Но, по словам посла Беларуси в России Дмитрия Крутого, часть из них не имеет оцифрованного завершения:

– Они будут долгосрочными. Некоторые до 2030 года. Как пример – сфера макроэкономики и денежно-кредитного регулирования.

## ЭНЕРГЕТИКА

### СОШЛИСЬ В ЦЕНЕ

■ Общие рынки – уже ближайшая перспектива.

Как сообщил недавно министр энергетики Беларуси Виктор Каранкевич, согласование проекта договора о формировании объединенного рынка электроэнергии



Беларусь перешла на рубли при оплате за российское голубое топливо.

Кирилл КУХМАРЬ/ТАСС

Беларуси и России уже в завершающей стадии.

Такая же работа идет и над общим рынком газа. Раньше цены на российское голубое топливо для Минска согласовывали каждый год. Теперь – сразу на три, до января 2026-го. В 2022-м цена была 128,52 доллара за тысячу кубометров. На

этот – на том же уровне. Причем в апреле прошлого года Беларусь перешла на расчеты за газ в российских рублях.

– Теперь основная задача – согласование принципов работы объединенного рынка газа с целью дальнейшего сближения условий хозяйствования, – пояснил Виктор Каранкевич.

## ТРАНЗИТНЫЙ ПАССАЖИР

■ Вышла на финишную прямую унификация регулирования перевозок.

В Союзном государстве теперь можно совершать так называемые каботажные перевозки – это когда грузы или пассажиров между двумя пунктами одной страны везет транспортная компания из другой. Еще один важный момент – транзит в третьи страны. Если сейчас перевозки

между Москвой и Минском осуществляют без разрешений, то при транзите они нужны. Соглашение предусматривает постепенную отмену этой системы с 1 января 2024 года.

– Пошли немного дальше, подписав документы о перевозке и перевалке нефтепродуктов и других видов грузов, – заявил министр транспорта и коммуникаций Беларуси Алексей Ляхнович.

## КАБОТАЖ

## ИНФОРМАЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ

### КОНТРАФАКТЫ – НА СТОЛ!

■ Еще один большой блок – общие электронные системы.

Во-первых, произошла интеграция госсистем по прослеживаемости товаров. Запуск программы позволяет успешно бороться с неуплатой налогов, просто не допуская ее, а также пресекать фальсификацию и попадание некачественного товара на рынок Союзного государства.

– К примеру, по Беларуси наше Министерство по налогам и сборам уже получило сведения почти по шести тысячам товаров, поступивших на наш рынок, которые имеют признаки

контрафакта, – рассказал Дмитрий Крутой.

Вторую информационную систему внедрили в сферу фитосанитарного и ветеринарного контроля. Помните постоянные мясные и молочные войны, когда белорусским предприятиям закрывали доступ на российский рынок из-за некачественной продукции? Теперь таких неприятных ситуаций станет меньше. Новая система не только повысила уровень доверия между службами двух стран, но еще и повлияла на поставки на российский рынок определенных видов сельхозпродукции и продуктов питания из Беларуси.

Третья программа посвящена информационной системе транспортного контроля. Пока она касается только самой массовой области – автоперевозок.

– Именно этот сегмент столкнулся с западными санкциями, проблемами, которые существуют на нашей западной границе во взаимоотношениях с поляками, литовцами и латышами, их постоянными запретами и созданием искусственной напряженности по пропуску автомобильных транспортных средств, – заявил Дмитрий Крутой.

Поэтому решили доработать программное обеспечение, что обеспечит полный электронный учет и контроль за движением транспорта и упростит жизнь перевозчикам.



Теперь в Союзном государстве оформлять ДТП россиянам и белорусам станет проще.

Агентство городских новостей «Москва»

## ДОСТУП ЕСТЬ

■ Решили одну из главных проблем, на которую давно жаловались белорусы.

Как сообщила пресс-служба Министерства финансов России, белорусские банки наконец получили постоянный доступ к российской системе госзакупок. Долгое время у нас такой возможности не было, а значит, компании из Беларуси не могли участвовать в этой процедуре. Неравенство налицо. Затем запустили пилотный проект – доступ дали. А

## ГОСЗАКУПКИ

окончательно «окно» открылось после подписания соглашения между правительствами наших стран о взаимном признании банковских гарантий при госзакупках. Соответственно, российские банки также получили беспрепятственный доступ к госзаказу в Беларуси.

– Соглашение позволит создать прочный фундамент для дальнейшего построения единого финансового рынка в рамках Союзного государства, – считают в российском Минфине.

## МОДЕЛЬНЫЙ РЯД

■ Продолжается сближение законодательства.

И важнейшая деталь в этом механизме – принятие модельных законов, на основе которых парламенты России и Беларуси смогут изменять свое правовое поле. Это нужно, чтобы создать равные условия для граждан Союзного государства от Бреста до Владивостока.

Первой ласточкой стал одобренный Парламентским

Собранием закон о союзном ОСАГО. Документ предполагает унификацию системы автострахования в России и Беларуси, делает понятными условия оформления ДТП.

Его давно ждали тысячи автомобилистов. Теперь у них появится возможность приобретать полис, действующий во всем Союзном государстве. Он предусматривает покрытие страховых случаев в соответствии

## ОБЩИЙ ЗНАМЕНАТЕЛЬ

с законодательством страны, где произошло ДТП.

Сейчас Комиссия Парламентского Собрания по законодательству и Регламенту начинает работать над еще одним важным модельным законом – «О приграничном сотрудничестве». Суть его в том, чтобы дать регионам наших стран возможность быстрее и проще устанавливать двусторонние связи, в том числе экономические.

# ЗВЕЗДНЫЙ СТАНДАРТ

Борис ОРЕХОВ

■ Ученые и промышленники наших стран делают сказку былью. Создают образцы на грани фантастики, которые за границе и не снились.

## СВЕРХУ ВИДНО ВСЕ

Программы Союзного государства – фундамент взаимодействия России и Беларуси в разных областях. И их становится все больше. Конкретные цифры недавно назвал **Госсекретарь Союзного государства Дмитрий Мезенцев**:

– На протяжении двадцати лет реализуют программы Союзного государства, которые финансируют из союзного бюджета. В сфере космоса, микроэлектроники, электроники, здравоохранения, сельского хозяйства, обороны, автомобилестроения, пограничной безопасности. На них уже потратили практически 57 миллиардов российских рублей. Таких программ ровно 82.

В этом году стартовали еще шесть совместных проектов, в том числе наукоемких, с участием промышленников и ведущих ученых.

Космос – одна из тех наукоемких сфер, где сотрудничество идет, пожалуй, особенно тесно. И это неудивительно – все-таки наследники космической сверхдержавы СССР. Потенциал удалось сохранить и развить.

## ГРУППИРОВКА – НА СТАРТ

В предыдущие годы реализовали восемь программ в области использования космического пространства в мирных целях. Теперь в работу запустили еще две. Одна из них – «Комплекс-СГ». Новизна в том, что впервые создадут реальные образцы космических аппаратов для проверки технических решений не только в земных условиях, но и в космосе. Также впервые группировка орбитальных аппаратов будет состоять из одного малого спутника весом около 200 килограммов (от России) и двух наноаппаратов по десять килограммов каждый. Один российский, второй белорусский. Запуск намечен на 2027 год.

– Эта работа – продолжение уже реализованных космических проектов Союзного государства, – рассказал **председатель Государственного комитета по науке и технологиям Беларуси Сергей Шлычков**. – У предыдущего нашего аппарата разрешение два метра, у новинки – 0,35

метра. Также сможем закрыть определенные пробелы в развитии приборостроения. Благодаря совместным программам наука и экономики России и Беларуси уже получили сотни новейших разработок мирового уровня. «Комплекс-СГ» продолжит эту традицию.

С помощью новых спутников специалисты смогут располагать более полной информацией о температурных аномалиях, очагах лесных пожаров. А также точнее прогнозировать сельхозурожаи, искать полезные ископаемые. А еще – отслеживать космический мусор, особенно мелкий, который не виден с Земли, но очень опасен, и корректировать орбиту запускаемых аппаратов.

## ВОКРУГ ЗЕМЛИ

Космосу посвящена также программа «Интеграция-СГ». Она нацелена, например, на создание общих стандартов по использованию информации, поступающей со спутников. Сейчас таких единых требований нет. «Интеграция-СГ» призвана заполнить образовавшееся белое пятно в этой сфере.

Также она предусматривает создание программных комплексов по автоматизации обработки данных с космических аппаратов дистанционного зондирования Земли. Еще один аспект – гармонизация нормативно-правовой базы создания орбитальных аппаратов. Новая техника должна отвечать не только требованиям российского и белорусского законодательства, но и всех государств – участников международных космических проектов. Главные участники новой программы – «Роскосмос» и НАН Беларуси.

Наши страны совместно осваивают космическое пространство. Через несколько лет появится орбитальная группировка Союзного государства.

«Роскосмос»



## ПРИРУЧЕНИЕ СВЕТА

■ Прорывные результаты обещает и реализация «Компонента-Ф».

«Ф» – значит фотоника. Область науки, которая появилась с изобретением лазера. И занимается генерацией, управлением света и передачей светового потока. По сути, аналог электроники, использующий вместо электронов кванты электромагнитно-

го поля – фотоны. Разработки применяют в медицине, приборостроении, при создании дисплеев, в машиностроении, информатике, связи, аэрокосмической промышленности и во многих других областях.

К сожалению, как признают эксперты, мы пока отстаем в разработке и производстве материалов для фотоники. Союз-

## СПЕКТР БУДУЩЕГО

ная программа позволит не только догнать убежавшие вперед страны, но и перегнать их. Производить собираются кристаллы, пластины, компоненты оптических систем – то, без чего фотоника невозможна. А качество материалов, тех же кристаллов, здесь очень важно. В условиях санкций надежды на импорт больше нет. Программа «Компонент-Ф»

нацелена на то, чтобы создать собственные материалы и ни от кого больше не зависеть. Планируемый объем – колоссальный, с прицелом на будущее. Программа рассчитана на восемь лет. За это время планируют создать не меньше 500 тысяч единиц разных компонентов и фотонных изделий. Многие из которых будут не только соответствовать, но и превосходить мировые аналоги.

■ Гиганты-большегрузы оснащают умной электроникой.

## УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ

Еще одна прорывная программа – «Интелавто». Речь, понятно, о машинах, но не простых, с привычным управлением, а о технике с умной начинкой. «Интел» – значит интеллект.

Она стала продолжением и развитием предыдущей программы «Автоэлектроника», но уже на более продвинутом уровне. В проекте есть поистине амбициозные темы. Ученые вместе с промышленниками хотят создать систему определения рядности и полосы обнаружения и распознавания препятствий на дороге, аналитический комплекс для магистральных автопоездов, интеллектуальную систему управления и диагностики автомобиля, автомобильный дисплей для отображения информации на лобо-

## ВОЕННЫМ НА ЗАМЕТКУ

вом стекле и многое другое. Один из приоритетов – разработка интеллектуальных систем управления крупнотоннажными авто. Одновременно с созданием новой компонентной базы решается и актуальный вопрос импортозамещения. Плюс материальная выгода. Сейчас на автоэлектронику приходится примерно четверть от общей стоимости машины. Для гибридных авто- и электромобилей эта цифра приближается к половине. Союзная программа представляется перспективной в финансовом плане. Кроме того, новую электронику будут применять и на военной технике.

## ЭТО ТОЛЬКО НАЧАЛО

В условиях обострения международной ситуации огромное значение приобретает укрепление оборонного цита союза.

Именно на это нацелена программа «Совершенствование объектов военной инфраструктуры». Речь об объектах, предназначенных для использования совместной группировкой вооруженных сил России и Беларуси, размещенной в Беларуси. Поскольку речь идет об обороне, то конкретные пункты программы по понятным причинам остаются, что называется, за скобками. Правильно, чтобы потенциальный противник меньше знал.

Название еще одной программы говорит само за себя – «Развитие пограничной безопасности Союзного государства». Предыдущая ее часть уже завершилась. Новая рассчитана до 2027-го. Приоритет – укрепление инфраструктуры на некоторых участках белорусско-польской границы. В частности, для повышения мобильности погрангрупп уже приобрели 25 авто-

## ДЛЯ ТРУДА И ОБОРОНЫ

мобилей УАЗ. На заставах «Песчатка» и «Польные Богатыри» установлены два автоматизированных поста наблюдения. На участках застав «Котельня Боярская» и «Брузги» модернизировали сигнальные комплексы. И это только начало.

– Новые программы направлены на безопасность и Беларуси, и России, – уверен **заместитель председателя Комиссии Парламентского Собрания по безопасности и обороне Андрей Красов**. – Не думаю, что возникнут какие-то проблемы с их реализацией. Да, есть санкции. Но они делают два братских народа только сплоченнее. И если понадобится, то депутаты двух стран примут соответствующее решение, все планы, которые мы наметили, выполним с такой же эффективностью, как и в предыдущие годы.

## ПОДСТАВИЛИ НАДЕЖНОЕ ПЛЕЧО

■ К выпуску пассажирских лайнеров активно подключается Беларусь.

Собственных самолетов у нас никогда еще не строили. Но в советское время здесь создали первоклассную базу по ремонту авиатехники сразу на нескольких предприятиях.

Уникальное наследство удалось не только сохранить, но и вплотную подойти к производству крылатых машин вместе с Россией. На крупнейшем в стране 558-м авиаремонтном заводе в Барановичах начали уже предметно прорабатывать возможность выпуска первого в истории страны самолета. Технические моменты обсуждают с Уральским заводом гражданской авиации. Уже подписали совместный план по разработке и серийному изготовлению двухмоторного регионального самолета.

— Сейчас одна из главных задач — принять решения о финансировании проекта, после чего работа пойдет более быстрыми темпами. И реализация может начаться в ближайшее время, — рассказал **главный инженер предприятия Андрей Тучин**.

О совместном проекте во время недавнего визита в Ярославль говорил и **посол Беларуси в России Дмитрий Крутой**:

— Решение принято. Правда, пока говорить окончательно о модели, объемах финансирования и даже вместимости этого самолета рано. Проектные работы уже начались, и их окончание ожидается до конца года.

Речь, как уверяют эксперты, идет о выпуске аналога чешского девятнадцатитонного турбовинтового самолета L-410 с дальностью до 1,2 тысячи километров. Много лет его из западных комплектующих собирали на Урале. Сейчас из-за санкций такой возможности больше нет. А потребность в малой авиации огромная: во многих российских регионах это едва ли не главный вид транспорта. И подключение к проекту белорусских партнеров ускорит реализацию крылатой задумки. На свет появится первый союзный самолет.

Взаимодействие в воздушной отрасли только этим проектом не ограничивается. Белорусские предприятия начнут производство широкой номенклатуры комплектующих для пассажирских лайнеров. Уже подписали контракты на поставку в Россию 1,3 тысячи компонентов и деталей для MC-21, 700–800 — для Ту-204 и Ту-214. И это только базовая программа расширения кооперации. Импортзамещение в авиапроме — задача масштабная. И тут без надежного помощника никак. Вместе нашим странам любая задача по плечу. А Запад пусть скрипит зубами от бессильной ярости. Все его расчеты санкциями обломать нам крылья оказались пшиком. Летать и будем летать.

MC-21 уже сейчас называют суперлайнером. Надежный и экономичный, он непременно подвинет на рынке авиаперевозок конкурентов из «Эйрбас» и «Боинг».

# ВЫИГРАЛИ БИТВУ ЗА НЕБО

Пресс-служба ОАК

**Борис ОРЕХОВ**

■ Западные санкции против российского самолетостроения провалились.

Недавний премьерный полет полностью импортозамещенного лайнера «Суперджет-100» стал знаковой вехой в истории российского авиапрома. И доказательством, что все старания за океанских «друзей» приземлить российскую крылатую отрасль лопнули как воздушный шарик.

## НЕСЪЕДОБНАЯ НАЧИНКА

Почему именно «Суперджет»? Потому что он, как никакой другой российский борт, был напичкан иностранной начинкой. На момент создания машины — на

70 процентов. Цель — повысить экспортный потенциал самолета.

В кооперации главное — надежность поставщиков. А здесь-то как раз Запад подложил России большую свинью. В битве за пассажира, читай за деньги, все средства хороши. Даже самые грязные. «Суперджет» в эксплуатации показал высокую надежность и экономическую эффективность. И грозил потеснить в ближнемагистральном сегменте европейских и американских конкурентов. И тогда в ход пошли санкции. А после начала СВО все кооперационные связи разорвали окончательно. Замаячила перспектива, что суперджеты замрут на земле из-за отсутствия заборных комплектов.

## ДВАЖДЫ РОЖДЕННЫЙ

Надо отдать должное зорливости российских авиастроителей. Вариант с обнулением западных поставок они предвидели заранее. Программу импортозамещения для «Суперджета» начали еще в 2019 году. Это и позволило поднять в воздух машину с российскими бортовыми системами меньше чем через два года после начала СВО и беспрецедентных санкций. От эскизного проекта до первого полета практически новой машины прошло всего четыре года. Срок — рекордный для мировой авиации.

Всего заменили около 40 систем и агрегатов, созданных на десятках предприятий Ростеха. Радиостанции и аппаратуру

внутренней связи разработало НПП «Полет». Навигационную систему создали специалисты КРЭТ. На самолете установили российские шасси, вспомогательную силовую установку, системы управления, кондиционирования воздуха и многое другое. Лайнер, по сути, пережил второе рождение. Родным, что самое важное, будет и двигатель — ПД-8, созданный в Рыбинске взамен французского SaM146. Первый полет капитально обновленной машины состоялся в конце августа. После сертификационных испытаний ее запустят в серийное производство. После чего тему импортозависимости «Суперджета» можно будет считать закрытой, надемся, навсегда.

■ Российские технологии не имеют аналогов.

На заводе корпорации «Иркут» планируют начать производство еще одной прорывной крылатой, такой долгожданной новинки — лайнера MC-21.

## ВОЗНЯ БЕЗ ПРАВИЛ

Этот среднемагистральный самолет очень нужен именно в России с ее огромными расстояниями. Дальность полета машины — больше пяти тысяч километров, что позволит напрямую связать между собой европейскую часть страны с Дальним Востоком. В своем классе он станет лучшим в мире. Хотя в его истории был момент, когда казалось, что он никогда не поднимется. Постарались опять же российские «друзья». Как и «Суперджет», MC-21 изначально создавали в кооперации с западными производителями. Пока те не поняли, что помогают русским создавать суперборты, который, встав на крыло, неминуемо подвинет в небе их «боинги» и «эйрбасы». И постарались приложить максимум усилий, чтобы проект прекратил свое существование. Изюминка лайнера — крыло из композитных материалов, которое также называют черным. Оно

## ПОМАХАЛИ ШТАТАМ РУЧКОЙ

позволяет значительно повысить летные характеристики лайнера. Такие материалы Россия сама тогда не делала, полагаясь на импорт из США.

Чем и воспользовались за океанские конкуренты, прекратив совсем поставки композитов в Россию.

— Просто хамство с нарушением всех общепризнанных принципов и правил, — жестко прокомментировал поступок американцев **Владимир Путин**.

## ДЕТАЛИ ПЕЧАТАЮТ НА ПРИНТЕРЕ

Многим специалистам казалось, что на программе MC-21 можно поставить крест. Но они ошиблись: уже в конце 2021 года самолет с крылом из российских композитов совершил первый полет. Производство полностью родных крыльев для MC-21 налажено сразу на двух заводах — «Аэрокомпозит-Ульяновск» и «КАПО-Композит» в Казани. Причем технология, созданная в России, не имеет аналогов. Крылья получаются прочнее и долговечнее, чем из западных материалов. Разобрались и с двигателем, помахав ручкой все тем же американцам. Вместо их Pratt & Whitney

PW1400G в серию MC-21 пойдет с родным «пламенным сердцем» — ПД-14. Это, кстати, первый авиадвигатель, созданный с нуля в современной России. Целый сгусток различных ноу-хау. Главное — он легче и экономичнее западных аналогов. К тому же часть деталей, а всего их в движке почти шесть тысяч, изготавливают с помощью 3D-печати, здесь Россия стала мировым пионером. А ведь движок создать потруднее, чем сам самолет. Россия и тут уложила в рекордные сроки — десять лет, начиная от старта программы. Те же американцы свой Pratt & Whitney PW1400G мурыжили почти вдвое дольше. Теперь пускай сами на нем летают. Россия в очередной раз доказала всему миру, что она была и остается авиационной супердержавой. Школа, основательно заложенная еще в советское время, никуда не делась. Российским боевым самолетам нет равных в небе. Теперь страна и в гражданском секторе не только догоняет, но и обгоняет конкурентов, обеспечивая технологическую независимость государства, что в сегодняшней мировой ситуации просто жизненно необходимо.

НОУ-ХАУ



Максим ЧИЖИКОВ

■ В Ногинске освоили сборку белорусских дизельных двигателей.

### УКАТИЛИ? ДО СВИДАНИЯ

Подмосковный Ногинск – город с богатой историей, в том числе и промышленной. Правда, много лет он был связан в первую очередь с текстильным производством. Как напоминание о славном прошлом – сохранившиеся корпуса неработающей Глуховской мануфактуры Морозовых. А неподалеку – уже настоящее: Ногинский завод топливной аппаратуры (НЗТА). Исторически со времен СССР он был тесно связан с Минским моторным заводом (ММЗ) – поставлял для его двигателей топливные насосы.

Поэтому логично, что именно в Ногинске на его территории еще в 2011 году открылся Торговый дом «ММЗ», чтобы, как говорят на предприятии, приблизить продукцию к потребителю (другие два филиала – в Тюмени и Ростове-на-Дону): продают не только двигатели, но и спецтехнику – дизель-генераторы, дизель-компрессоры и насосы. Но в 2022-м в рамках одних лишь поставок стало тесновато, жизнь заставила расширяться. Тут и ниша освободилась, когда с российского рынка в одночасье «укатили» все западные производители малолитражных дизельных двигателей, в частности Kubota, Yanmar, Lombardini, Yidong. Владимирский моторно-тракторный завод, фактически единственный, кто выпускал подобные моторы в России, приказал долго жить еще раньше, окончательно обанкротившись в 2021 году. На «китайцев» особого спроса тоже нет. А без своего «сердца»-мотора техника, понятное дело, за-

# ПЛАМЕННЫЙ МОТОР

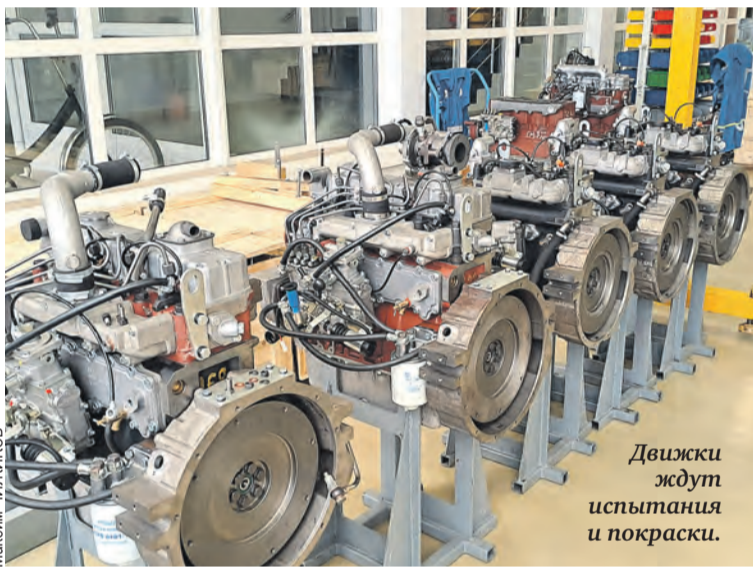
глохнет. Вот и решили в ММЗ расширить линейку и открыть свое производство в стране-соседке. Для начала – трехцилиндровых дизельных двигателей мощностью от 35 до 50 лошадиных сил.

### СЕРТИФИКАТ КАЧЕСТВА

Таксист, по совпадению тоже белорус, уверенно везет меня на точку. Здание ММЗ ни с каким другим в Ногинске не перепутаешь: заводская вывеска почти во всю стену, флаги наших стран бодро развеваются на ветру. Во дворе кипит погрузка товара потребителям. Тут офис, сборочный цех – в другом здании.

– Мы получаем СКД-комплекты, собираем здесь,

Сразу видно: здесь выпускают союзную продукцию.



Движки  
ждут  
испытания  
и покраски.

### ИМЕЙ В ВИДУ

За первое полугодие 2023-го на ММЗ произвели почти 26 тысяч двигателей, темпы роста – 2,1 процента. Доля отгрузки по Беларуси – 66 процентов, экспорт – 34 процента. Поставки за пределы страны выросли за шесть месяцев на 17 процентов.

Темпы роста экспорта двигателей в Россию за шесть месяцев текущего года по отношению к 2022-му составили 12,3 процента. За эти полгода Минский моторный завод начал сотрудничество с новыми предприятиями из Тулы, Ижевска, Калуги, Санкт-Петербурга, Самары.

доукомплектовываем, испытываем и окрашиваем. После чего поставляем российским заводам-изготовителям, – рассказывает заместитель директора Торгового дома «ММЗ» по коммерческим вопросам Богдан Найденов.

Основную часть двигателя привозят из

Беларуси. Остальные – российские, их устанавливают на месте. Соседство с НЗТА позволяет взять их топливный насос. Пальцы и вкладыши привозят из Тамбова, форсунки – с Алтая, с завода АЗПИ, турбины – с предприятия «Турбокомплект» из подмосковного Протвино. Настоящий продукт Союзного государства.

Трехцилиндровые ММЗ-3LD устанавливают на дизель-генераторы, компрессоры, различные виды погрузчиков, дорожные катки российского производства. И это только небольшая часть списка.

Главный плюс – у дизелей ММЗ, собранных в Ногинске, есть так называемый сертификат СТ-1, выданный Торгово-промышленной палатой России, который свидетельствует о российском происхождении товара. Они таким образом попадают под требования постановления № 719 Правительства России, которое позволяет отечественным предприятиям спокойно их использовать. А значит, техника с дизелями ММЗ-3LD может участвовать в муниципальных и госзакупках в России.

Собирают в Ногинске и моторы помощнее – четырехцилиндровые. За девять месяцев этого года поставили заказчику 250 двигателей. Пусть цифра не сильно смущает, это направление в принципе не такое массовое, скорее среднее или даже малосерийное.

На следующий год у предприятия серьезные планы: многие заводы в России адаптируют свою технику под эти моторы. На ММЗ ждут, что спрос вырастет.

### ПАТРИОТИЧЕСКИЙ КОНВЕЙЕР

Уже около двух десятков российских предприятий используют их «движки», по ним можно изучать промышленную географию Союзного государства: это заводы «Раскат» и дорожных машин из Рыбинска, Ковровский электромеханический за-

вод, «Казаньсельмаш», «Башагромаш», «Промтрактор» из Чебоксар. Также их можно использовать на «ГАЗелях» и «УАЗиках». На них пока стоят бензиновые двигатели. При необходимости устанавливается и белорусский дизель: конструкция мотора позволяет.

Идем в цех на экскурсию: словно по заказу шедший с утра дождь прекратился, и сквозь тучи даже выглянуло солнце. Цех ММЗ – самый яркий на огромной территории НЗТА. Внутри тоже все блестит, и это сразу бросается в глаза.

Возле входа выстроились деревянные ящики с комплектами. Рядом уже готовые собранные образцы – их ждут теперь испытание и покраска. Рабочие ловко колдуют над очередным агрегатом. Сборка двигателей в Ногинске – своего рода детский конструктор, только для взрослых: собирают мотор по винтикам. Отдельное помещение – для проверки двигателей в «боевых» условиях. Тут все операции четко расписаны. Если обнаруживается брак, двигатель проверят вновь и устранят все неполадки. Есть еще цех покраски. Там тоже жизнь не стоит на месте: сейчас идет установка новой камеры. Теперь увеличатся скорость покраски и ее качество. Затем моторы доукомплектуют и отправят на склад ожидать заказчика.

### СПРАВКА «СВ»

ММЗ – производитель современных дизельных, газодизельных, газопоршневых двигателей. В июле этого года заводу исполнилось 60 лет. Специализируется на разработке, проектировании и изготовлении современных трех-, четырех-, шести- и восьмицилиндровых моторов.

На заводе выпускают больше сотни модификаций силовых машин в диапазоне мощности от семи до 330 киловатт, предназначенных для установки на сельскохозяйственную, дорожно-строительную технику, автомобили и автобусы, энергоустановки, компрессоры и другие агрегаты.

Двигатели ММЗ поставляют на конвейеры 50 предприятий Беларуси, стран СНГ и дальнего зарубежья. География поставок насчитывает сейчас 18 стран Европы, Азии, Африки.

Недавно предприятие разработало новый газовый двигатель на базе дизельного. Он работает на сжатом или сжиженном природном газе.



Процесс наладки  
до автоматизма.

**Андрей КОНДРАТЬЕВ**

■ **Перевалка белорусских грузов в российских морских терминалах побила очередной рекорд.**

За восемь месяцев этого года через наши гавани прошло больше 8,5 миллиона тонн грузов. Но останавливаться на этом не планируют, ведь товары из Беларуси становятся все более популярными за рубежом.

### СНАЧАЛА К ПРИЧАЛУ

Сейчас Минск активно сотрудничает сразу с 20 российскими портами. Среди них в том числе причалы в Ленинградской области, Санкт-Петербурге – оттуда грузы попадают в Балтику. Тем временем через Новороссийск белорусские товары отгружают на суда, бороздящие Черное море. К Каспийскому водоему у Беларуси тоже есть выходы – через порты Астрахани. А это самый короткий путь до Азербайджана, Дагестана, Ирана, Туркменистана и Казахстана.

Особое внимание к Крыму и Мурманску. **Первый заместитель Постоянного представителя республики при Президенте России Михаил Соломенцев** заявил, что российский полуостров готов предложить Беларуси свои территории для перевалки грузов, которые будут экспортировать по всему миру.

Скоро через причалы Керчи и Феодосии в Африку, Пер-



Мурманская гавань откроет для белорусов морской путь до Азии.

## СТОЛИЦА ДВАДЦАТИ ПОРТОВ

сидский залив и Средиземное море могут отправиться белорусская сельхозпродукция и удобрения. Но где порт, там и рыба. Такое сотрудничество Крыма и Минска также не исключено. По словам Михаила Соломенцева, при наличии флота белорусские рыбаки могли бы вести промысел не только в акватории Черного моря, но и в водах Африки:

– Африканская сторона в этом заинтересована. Надо объединить усилия, здесь есть большие перспективы, интересные и им и нам.

Однако для развития сотрудничества нужны инвести-

ции и детальная проработка проектов.

### ЯЙЦА В РАЗНЫХ КОРЗИНАХ

Незамерзающий Кольский залив способен открыть для Беларуси прямой доступ к Северному морскому пути, который тянется через Баренцево, Карское и Чукотское моря, проходя через Берингов пролив в Тихий океан. А дальше весь Восток как на ладони.

О сотрудничестве Беларуси и Мурманской области в сфере перевалки грузов заявил еще год назад **Александр Лукашенко** на встрече с губернатором российского региона **Андреем Чибисом**. По словам белорусского Президента, в заполярные порты планируют переориентировать часть калийных удобрений, которые идут на экспорт:

– По всем вопросам меня информировали, и мы приняли решение, что будем сотрудничать в этом направлении с Мурманской областью, несмотря на то что в настоящее время уже работаем в районе Санкт-Петербурга.

Действительно, петербургские причалы пока лидеры

по отгрузке товаров из Беларуси, однако северные регионы тоже интересны Минску. Более того, власти республики хотят построить там свою собственную инфраструктуру.

Заинтересованность в этом проекте подтверждают и слова **посла Беларуси в России Дмитрия Крутого**. Минск нацелен не на строительство одного «центрального» порта в России, а на разделение транспортных потоков.

– Мне такая диверсификация, если честно, нравится, – подтверждает дипломат. – Нам нужны терминалы для экспорта того же калия или нефтепродуктов как базовых наших грузов, но и здесь тоже есть несколько вариантов – использовать порты от Санкт-Петербурга до Мурманска. То, что мы сегодня не складываем яйца в одну корзину и не закидываемся на одном базовом порте, это правильная стратегия, и мы будем ее придерживаться.

В Мурманской области планируют построить специальный грузовой терминал для перевалки удобрений из Беларуси. Предполагаемое место постройки – западный бе-

рег Кольского залива. Через него будет проходить до семи миллионов тонн грузов. Во время своего визита в Мурманск **Премьер-министр Беларуси Роман Головченко** осмотрел возможное место строительства и остался доволен.

Открытый вопрос в сотрудничестве с мурманчанами – железнодорожный тариф. Логистика с учетом расстояний дороже остальных.

### БАЛТИКА ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ

Самым выгодным направлением остаются порты Санкт-Петербурга, а если говорить точнее – терминал Бронка, через который уже идет основной поток удобрений. Именно он базовый порт в гавани всего Санкт-Петербурга. В процессе сделки о покупке Беларуси российского терминала.

В Минтрансе Беларуси рассказали, что петербургские гавани пока что вне конкуренции из-за объемов, которые они могут через себя пропустить, и выгодной цены. Расстояние до Беларуси гораздо меньше, да и скидка на некоторые категории грузов внушительная.

По словам **министра транспорта и коммуникации Беларуси Алексея Ляхновича**, тарифы на перемещение грузов по железной дороге до причалов занимают около 60 процентов от стоимости всей логистики. Поэтому эта статья расходов является основной для направления белорусских грузов. Вопросом железнодорожных тарифов для грузоперевозок в Союзном государстве занимается отдельная межправительственная комиссия.

– В этом году мы получили скидки от 10 процентов до 40, в зависимости от направления, – рассказывает министр. – В том числе по некоторым видам грузов на большой порт Санкт-Петербурга и самую большую – на порты Астрахани и сухопутный маршрут Север – Юг в сторону Каспийского моря.

### МАСШТАБ БРОНКИ

Общая протяженность терминала  
**1755 метров**

Загружаться могут суда длиной до **347 метров**

Способен перевалить грузов  
**3,2 миллиона тонн**

Контейнерный терминал включает в себя  
**7 причалов**

### УЗКОЕ МЕСТО

■ **Еще предстоит решить проблемы с логистикой.**

Пропускная способность железной дороги между Россией и Беларусью – одна из главных преград на пути к масштабному сотрудничеству. Не зря эту тему обсуждают в Союзном государстве на самом высоком уровне.

Чтобы увеличить пропускную способность железной дороги между Санкт-Петербургом и Беларусью, можно создать новую ветку, которая протянется на несколько сотен километров и позволит в разы увеличить грузопоток. Второй вариант – восстановить старые развязки, оставшиеся на этом направлении со времен Советского Союза.

– Создаем новый транспортный коридор, который позволит сократить расстояние от

### РЕЛЬСЫ, ШПАЛЫ

Минска до портов Ленинградской области на 132 километра, – пояснил **вице-премьер Беларуси Анатолий Сивак**.

Речь идет о трассах М-3 и Р-46, которые тянутся от белорусской столицы до границы с Россией. Сейчас дороги модернизируют, чтобы пускать по ним фуры массой больше 11 тонн.

В этот же транспортный коридор планируют включить М-10, которая будет идти в обход Украины и соединяться с российской логистической веткой Север – Юг.

В железнодорожной сфере Минск и Москва будут развивать пропускные способности 9-го транспортного коридора, который идет по Беларуси от Гомеля до населенного пункта Езерище на границе с Россией.

### ШАНХАЙ, НИХАО!

■ **Большие партии отправятся в Индию и Китай.**

В развитии логистики Союзного государства заинтересованы и крупные российские компании, которые налаживают маршруты из Беларуси через Россию в другие страны.

Российская компания FESCO летом этого года организовала новый контейнерный маршрут из Беларуси в Индию и Китай. При этом грузы проходят через порты Санкт-Петербурга.

Первый этап начинается в Витебске. Оттуда контейнеры по железной дороге попадают на припор-

### ДРУГИЕ МАРШРУТЫ

товую грузовую станцию Автово в Санкт-Петербурге. Потом их грузят на суда FESCO, откуда они следуют либо в индийский порт Нава-Шева, либо в китайские гавани Ричжао, Ляньюньган, Шанхай, Нинбо, Яньтянь. Транзитное время всей перевозки – около 50 дней.

Мощности китайского порта Нинбо позволяют перегрузить белорусские контейнеры и отправить их дальше. Например, во Вьетнам и другие страны Юго-Восточной Азии. Первый контейнер по этому маршруту отправился 20 июня. В Шанхай из Беларуси на экспорт отправили пиломатериалы. В КНР грузы были уже к 9 августа.

# «КНЯЗЬЯ» НЕСУТСЯ С ВЕТЕРКОМ

Евгения ЗАБОЛОТСКИХ

■ Союзные троллейбусы ходят по улицам пяти российских городов – Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Уфы, Краснодара и Мурманска.

## БАТАРЕИ ВЗАМЕН СТЕКЛА

Троллейбусами в привычном смысле слова их язык не поворачивается назвать. Скорее автобусы с дугами. Придумало чудо-транспорт промышленное предприятие «Белкоммунмаш». Там новинки называют троллейбусами с автономным ходом. Помогают ехать без дуг батареи. Они спрятаны в задний отсек, поэтому в задней части нет стекла.

Светлана Русак, заместитель гендиректора компании «Белкоммунмаш» по маркетингу и продажам, рассказала, что их продукция очень востребована: есть потребность и в троллейбусах, и в трамваях.

Белорусы частично ее и закрывают. Больше всего необычных троллейбусов отправили в Санкт-Петербург – 97. В Краснодар чуть меньше – 60. Причем 38 – те самые, с батареями, 22 – классические. На третьем месте – Екатеринбург: 49. Четвертым стал Мурманск – 15. Там классические троллейбусы, без батареи.

Машины – разной формы. По Екатеринбургу, Мурманску и Краснодару рассекает Olgerd.

Появились они и в Санкт-Петербурге. А два года назад в Северную столицу отправился Vitovt.

– Это длинные 18-метровые машины, у них другой дизайн кузова, – продолжает Светлана Русак. – В таком же дизайне мы поставили в Санкт-Петербург в этом году и один

Горожанам пришлось по вкусу синие рогатые.

Алексей БУЛАТОВ/Аimedia.ru



электробус с пробегом 240 км. Тоже 18-метровый Vitovt.

Названия – в честь князей, которые правили Великим Княжеством Литовским. Ольгерд – с 1345 по 1377 год. Он расширил границы государства и женился на Марии Ярославне, дочери витебского князя. После смерти тестя стал князем Витебским. Витовт – племянник Ольгерда. Пришел к власти в 1392 году. Был князем гродненским, луцким, трокским. Провозглашенный король гуситов.

## НАПЫЛЕНИЕ СИЯЕТ

Цвет троллейбусов зависит от пожеланий заказчика. В Санкт-Петербурге и Екатеринбурге рогатые голубые с кое-где встречающимися белыми полосами. В Краснодаре – белые.

Красные и серые полосы тянутся сверху и снизу. Там весь транспорт такого цвета. А в Мурманске борта союзных троллейбусов синие с мерцающим, как северное сияние, напылением.

Есть в составе троллейбусов и российские комплектующие.

– Сиденья, пассажирские и водительское, – объясняет Светлана Русак. – Еще металл для сварки каркаса ку-

зова у вас покупаем. И где-то шины ваши ставим. Электродвигатели для троллейбусов и электробусов покупаем на баранчинском и псковском заводах. Двигатели для трамваев – на сарапульском предприятии. А на машины, которые поставляются в города Беларуси, идут местные двигатели.

## ПО БАРНАУЛУ И САМАРЕ

Поставляют белорусы в Россию и низковольтные трамваи. Первые красавцы уже бегают по рельсам Барнаула, Самары и Нижнего Новгорода. Еще больше трамваев появится в следующем году. Даже объявляют его, с точки зрения заказов, «годом трамваев».

Одну из новинок показали на июньском Форуме регионов в Уфе.

Низковольтный, модель 802E. Он и девять его сотоварищей отправились перевозить пассажиров в Барнаул.

– Относительно новая разработка, – отмечает Светлана Русак. – Все импортные комплектующие уже с учетом санкций заменили. Много российских компонентов в составе трамвайной тележки – это ходовая часть. Все электрооборудование – мозг и сердце электрического транспорта – собствен-

ная разработка и сборка. Сами трамваи тоже полностью собраны в Минске.

## В ДЕПО ОТКРЫЛИ САЛОН КРАСОТЫ

Вместе создавать троллейбусы и трамваи легче. И интереснее. «Белкоммунмаш» уже открыл три белорусско-российских производства.

Старейшее «БКМ Сибирь» – в Новосибирске. Ему пять лет. Там модернизируют трамвайные вагоны. Причем любопытным способом.

– Почти в каждом российском городе есть трамвайный парк, – рассказывает Светлана Русак. – Вагоны эксплуатируются не 20–30, а 50 лет.

Финансирование города на закупку трамвайного парка ограничено. Новые вагоны дорогие.

Тут и приходят на помощь белорусско-российские предприятия по модернизации. Берут, скажем, вагон, которому 40 лет. Демонтируют и утилизируют кузов. А ходовую часть – моторные тележки – прямо в депо модернизируют. Своими силами.

Устанавливают новый двигатель, что-то перебирают.

И «Белкоммунмаш» для такой высоковольтной модернизированной тележки разрабатывает новый вагон.

## ВТОРАЯ ЖИЗНЬ

### ПРОСЛУЖАТ ЕЩЕ ЛЕТ ДЕСЯТЬ

■ Внутри много комплектующих, произведенных в стране-соседке.

И получается, что внешне трамвай такой же красивый, как тот, что был представлен на Форуме регионов, а внутри – конфигурация на основе старой высоковольтной тележки.

– На место мы поставляем всю электронику, привод-преобразователь, – продолжает Светлана Русак. – И все уже там устанавливаем на тележку. Силами местных рабочих. Если надо, оказываем техническую помощь, обучаем персонал.

На месте вагон и запускают. И в результате город получает почти новый трамвай. Он может прослужить еще лет 10–12, но только потому, что у отремонтированной тележки ограниченный ресурс, иначе такие трамваи служили бы еще дольше.

В трамвай очень удобно заходишь, чуть-чуть приподнимаю ногу.

Второе белорусско-российское производство – в Нижнем Новгороде. Появилось в прошлом году и называется «Нижэкотранс».

Третье сборочное производство – в Красноярске.

– Там сборка наших троллейбусов с автономным ходом, – поясняет Светлана Русак.

Внутри белорусских трамваев тоже в основном российские комплектующие. Например, пассажирские сиденья, двигатель в тележке, дисковый рельсовый тормоз ходовой части. Колесные пары – из Челябинска.

■ Столица Среднего Урала получила необычный подарок к юбилею в минувшем августе.

Троллейбусный парк в столице Среднего Урала обновился впервые за 15 лет. Цена каждой машины – 33 900 000 российских рублей.

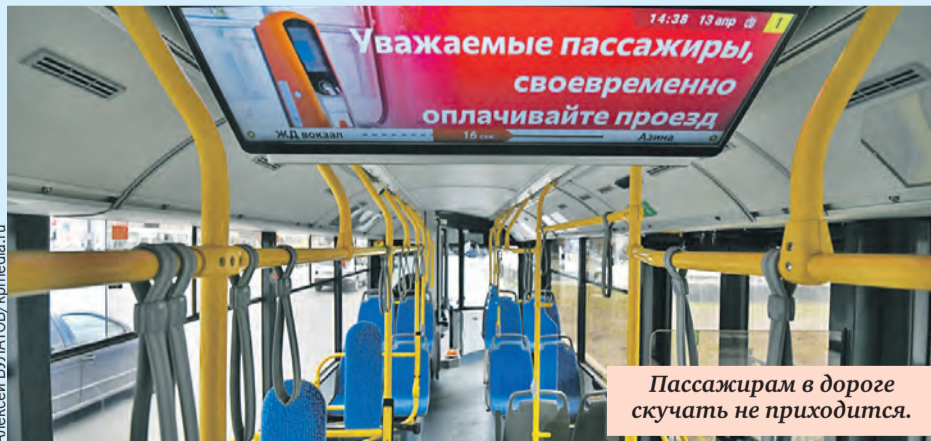
– Нашему предприятию в этом году исполняется 50 лет, а Екатеринбургу – 300 лет, и это символично, – считает гендиректор «Белкоммунмаша» Тарас Мурог.

Троллейбусам обрадовались местные жители. Супруги Кириченко, хоть и на пенсии, ездят в общественном транспорте каждый день.

– Мы их ждали-ждали, – улыбается Мария. – И вот, смотрю, катит среди небоскребов. Толстый, важный, сильный, как на картинке. Новый, аккуратный, навороженный. Может быть, чуть-чуть длиннее обычного. Подкатывает к нашей остановке. Пассажиры вытряхиваются, и мы захо-

## КИНОЗАЛ ПОД ПОТОЛКОМ

## В ДВИЖЕНИИ



Пассажирам в дороге скучать не приходится.

дим. Задняя стенка непрозрачная. В ней – то самое устройство, с помощью которого троллейбус идет без дуг. И у них, как у автобусов, ниже ступени. Ход мягкий. Идет – как плывет. Такой корабль в каменных джунглях. Когда зашли, увидели на столбиках компосте-

ры, как в советское время. Это было так дико, забыто. Мы не сразу и сообразили, что к ним надо прислонять проездные. Удобно. Была и кондукторша. Помогала понять, что к чему, и брала деньги с тех, у кого нет проездных.

Внутри есть кондиционеры. И Wi-Fi.

А еще USB-разъемы для подзарядки телефонов.

Два таких троллейбуса ходят на Химмаш (отдаленный район Екатеринбурга. – Прим. ред.). И в них часто сидят «кирпичи» – люди, которые сели на конечной остановке и едут как можно дальше.

– Эти троллейбусы в Екатеринбурге такие яркие, как экзотические птички, – продолжает разговор Михаил. – Наблюдал такую картину. Час пик. Люди спешат с работы. И обычным троллейбусам приходится сложно. Не могут выехать с остановки. А вот этот, новый, стоит на остановке и вдруг опустил дуги и, как большой автобус, спокойно объезжает машину впереди, которая встала и перекрыла дорогу. Это выглядит необычно. Был рогатый – и вдруг дуги сами опускаются, он превращается в автобус. Кроме того, под потолком можно смотреть кино и мониторить остановки – как далеко еще ехать. Обычно троллейбус идет и компрессоры работают. Это часто мешает. Здесь же ничего не слышно.



Современные кабины напоминают капсульные отели, разве только без санузла.

# СУПЕРСОВРЕМЕННЫЕ

Михаил ПАНЮКОВ

■ Разгадываем загадку лифтов нового поколения.

## ЛЕЧЕБНЫЙ «СТРИЖ»

Десятки компаний, производящих подъемно-транспортное оборудование, собрались в Москве на международную выставку Russian Elevator Week, чтобы найти новых клиентов и обменяться опытом.

– Ого, да в них жить можно! – шутили посетители, разглядывая представленные здесь лифты. Своей причудливой отделкой некоторые действительно напоминают мини-комнаты богатого особняка.

Жить не жить, а заходить внутрь очень даже приятно. Например, Карачаровский механический завод показал новейшую разработку – модельный ряд лифтов ONIX со светоди-

одным освещением потолка, переходящим на боковые панели. Компания «МЭЛ» радовала глаз оригинальным дизайном новой модели «Космос». А корифей отрасли «Мослифт» разработал не только удобный, но и полезный подъемник. Модель «Стриж» предназначена для медицинских учреждений и оснащена ультрафиолетовым рециркулятором, который обеззараживает воздух в кабине.

## ВЕРТИКАЛЬНЫЙ ПЕРЕДЕЛ

Выставка прошла в условиях санкций. 165 иностранных компаний, поставивших лифты и сопутствующее оборудование в Россию, полностью разорвали деловые связи. Еще 186 приостановили операции и 26

## ЦИФРА

За семь лет работы «МЛМ Невский Лифт» поставил больше восьми тысяч лифтов для фондов капитального ремонта, лечебно-профилактических учреждений, административных зданий, бизнес-центров.

Потенциальные заказчики тщательно изучают каждую опцию.

заявили об отказе от инвестиций. Все плохо? Ничуть не бывало. Доля иностранных подъемников на российском рынке дей-

ствительно превышала треть. Но лишь 13 процентов приходилось на страны, которые мы теперь называем недружественными. Да и не все бизнесмены с паспортами ЕС настолько глупы, чтобы отказываться от перспективного русского рынка. К примеру, в этом году образцы продукции презентовала итальянская компания Montanari Giulio. А еще здесь представители Китая, Турции, Ирана, Греции, Испании, Казахстана, Узбекистана. И конечно же, Беларуси, которую можно назвать ключевым партнером в этой области. Взять хотя бы Санкт-Петербург. В прошлом году, по признанию губернатора Александра

Беглова, в городе массово заменяли лифты в многоквартирных домах.

– Установили 1460 лифтов, из них больше половины – белорусского производства или же изготовленные нами вместе в Петербурге, – рассказал губернатор. – И снова продукция из Беларуси показала себя с лучшей стороны. У лифтов повышенная грузоподъемность, хорошая

скорость, они удобны в монтаже и настроены и адаптированы для инвалидов.

И одной Северной столицей сотрудничество не ограничено.

■ Тысячу современных подъемников каждый год отгружает заказчиком совместное российско-белорусское предприятие.

## СПРОС РАСТЕТ

Компания «МЛМ Невский Лифт» – детище легендарного в своей сфере «Могилевлифтмаша» и питерской компании «МЛМ Нева трейд». «Союзное вече» пообщалось на выставке с коммерческим директором «НЛ» Антоном Влесковым.

– Скажите честно, лифты производим с Беларусью, потому что деваться некуда?

– Нет, конечно. «Могилевлифтмаш» – самое крупное предприятие по производству лифтов на всей территории СНГ. Завод-город! Это многолетние наработки и общепризнанное качество, проверенное временем оборудование.

– Санкции отразились на вашей работе?

– Да мы им как-то не сильно подвержены. Могилевское оборудование практически на 99 процентов произведено либо в Беларуси, либо в России. У нас никаких проблем с поставками нет.

– А куда вы поставляете свои лифты?

## ВОТ НОВЫЙ ПЛАВНЫЙ ХОД

– В Северо-Западный федеральный округ: Псковскую, Новгородскую, Архангельскую, Вологодскую области, Коми, Санкт-Петербург и Ленобласть. И потребность в нашей продукции растет. Только в одном Петербурге в ближайшее время заменят девять тысяч лифтов, и мы в этом активно участвуем.

## ВСЕГДА ПРОСЯТ ОСОБЕННОЕ

– Я прочитал, что вы производите кабины эконом-, премиум- и бизнес-класса. Последнее – это из красного дерева, что ли?

– Из него пока не делали. Но вы можете заказать любую отделку из нашего каталога. Это могут быть кабины из нержавеющей стали, из полированной, под дерево, разнообразной окраски. Табло цветное или монохромное – что больше нравится. Оригинальная отделка потолка, пола. Можем положить мрамор, алюминий или просто ПВХ-покрытие. Есть и различия в системе управления. Вот недавно мы завершили работы по монтажу двух лифтов на Левашовском хлебозаводе. Здесь выпекали хлеб в годы блокады Ленинграда во время вой-

ны. Это серия Movel, которая у нас считается премиальной линейкой. Скорость движения кабины – 2,5 метра в секунду, самая современная система управления, грузоподъемность до 1,4 тысячи килограммов. На выставке эта модель представлена, и, поверьте, она ничем не уступает лучшим западным образцам.

– А какое-то особое пожелание к вашей продукции не припомните?

– Честно говоря, всегда что-то просят особенное. У нас есть такая опция, как БФ-печать. Можем нанести на кабину изнутри любую фотографию заказчика. Ему нужно только принести ее на флешке. Есть у нас такая модель – небольшая кабина, где внутри – панорама Санкт-Петербурга. И это не случайно, потому что именно такие модели очень востребованы в культурной столице из-за своей компактности. В центре, где историческая застройка, очень трудно установить серийные кабины.

## БЕЗОПАСНОСТЬ И КОМФОРТ

– Вот мы видим прозрачный лифт, возле которого все фотографируются.

## ПАРТНЕРСТВО

– Такие называются панорамными, они предназначены для торговых комплексов или отелей. Вариантов очень много. Лифты нынешние сильно отличаются от своих собратьев, например, десятилетней давности. Это высокотехнологичное оборудование, которое стало значительно более безопасным и комфортным. Вот сейчас массово меняем лифты, у которых была скорость 0,63 метра в секунду. Теперь один метр – это минимальная скорость, которую мы ставим. Внедрены более совершенные системы управления: раньше были релейные, сейчас – на частотных преобразователях. И это дает плавный ход – вы даже не замечаете, что лифт останавливается.

– Значит, с комплектующими у вас проблем нет?

– Все, что нужно, мы можем купить в России и Беларуси. Если заказчик очень хочет, чтобы какая-то система была импортная – станция управления или панель, все эти вопросы можно решить с китайскими или турецкими партнерами. Параллельный импорт никто не отменял.

## ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

### ПОД МУЗЫКУ ВИВАЛЬДИ

■ На «Могилевлифтмаше» прислушиваются к критике.

Лифты постоянно совершенствуются. В некоторых моделях «Могилевлифтмаша» объявляют, на какой этаж прибыл лифт. А в некоторых после остановки просто раздается звуковой сигнал. Вот на него-то и посыпались жалобы. Люди говорили, что этот писк очень громкий, неприятный. И недоумевали: зачем он вообще нужен?

Представители завода пояснили, что звуковой сигнал подают для людей с ослабленным зрением и слухом, чтобы они ориентировались, когда подъемник останавливается. Но выводы сделали. И в следующих моделях заменили резкий писк, теперь звучит приятная мелодия. Полностью его отключить нельзя. Но если в конкретном подъезде он беспокоит жителей, можно обратиться в обслуживающую организацию и отрегулировать его тише.

Максим ЧИЖИКОВ

■ Белорусы пробивают себе дорогу на Дальний Восток.

«Хватит уже перебрасывать через забор!» – ставшая крылатой фраза Президента Беларуси Александра Лукашенко – четкий ориентир для будущего регионального сотрудничества наших стран. Торговать с соседями – Брянском, Псковом или Смоленском – это здорово. Как и с Москвой и Питером. А вот все, что от Уральских гор до Тихого океана, – как «терра инкогнита», получается, вроде и не Союзное государство. 115 миллионов долларов товарооборота, приходящиеся на российский Дальний Восток, – как капля даже не в море, а в океане пятидесяти миллиардного сотрудничества между Россией и Беларусью по итогам прошлого года.

Поэтому и стоят амбициозные планы по увеличению экспорта белорусской продукции в самые отдаленные уголки Союзного государства. И зачастили официальные делегации как туда, так и в обратном направлении – в Минск.

– Нельзя сказать, что они не активны. Я думаю, что эти регионы, возможно, и хотят сотрудничать. Но где-то, предполагаю, логистика им не позволяет, – считает член Комиссии Парламентского Собрания по бюджету, налогам и финансовому рынку Татьяна Рунец.

Уже идут разговоры на самом высоком уровне о запуске прямого авиарейса Минск – Владивосток, чтобы сделать расстояние в десять тысяч километров доступным.

### ПРИМОРСКИЙ КРАЙ

Локомотивом сотрудничества тут выступает губернатор Приморского края Олег

# ЧЕРЕЗ ГОРЫ, ЧЕРЕЗ РАССТОЯНИЯ

Кожемяко. Еще бы, у него белорусские корни. Бабушка губернатора в 12 лет приехала из Гомельской области на Дальний Восток.

По словам Олега Кожемяко, объем продаж белорусских продуктов в Приморье по итогам 2023 года вырастет на 50 процентов, до трех миллиардов рублей. В прошлом году край приобрел 110 единиц белорусской техники, в том числе 21 самосвал БЕЛАЗ. «Амкодор» вместе с приморским предприятием «Скиф Плюс» запустил проект по строительству в Уссурийске комплекса для хранения 30 тысяч тонн зерна.

В обратном направлении отправляют, например, рыбу (около тысячи тонн в год) и две тысячи тонн технической борной кислоты для завода «Полоцк-Стекловолокно». Кроме того, край стал важнейшим транспортным хабом для торговли с Китаем. Через порты Владивостока проходят контейнеры для белорусско-китайского автозавода «БЕЛДЖИ».

### ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

Регион потихоньку выбивается в лидеры по темпам роста товарооборота с Беларусью. В 2022 году он увеличился в 2,4 раза, а с начала этого года – уже на 60 процентов.

– Флагманским проектом может стать белорусско-российский аграрный кластер, – считает посол Беларуси в России Дмитрий Крутой.

А все потому, что потребности Хабаровского края в продовольствии очень высоки, а объем собственного производства покрывает их не больше чем на десять процентов, особенно по молоку и мясу.

В рамках совместного кластера появится несколько



В Беларусь поставляет оборудование завод «Дальэнергомаш».

### КАМЧАТСКИЙ КРАЙ

«Цифры взаимодействия пока небольшие, но потенциал для развития есть», – так официальным языком оценивают связи Камчатки и Беларуси. Стороны в первую очередь заинтересованы в прямых поставках продовольствия. Губернатор края Владимир Солодов пообещал белорусским потребителям рыбу без посредников по продвигаемой регионом модели – «от рыбака до полки».

Белорусская сторона предложила открыть мультибрендовые магазины товаров. Такой пилотный проект реализуют в Новосибирской области – там речь идет о машиностроении.

Однако все упирается в большие расстояния – роста поставок невозможно добиться без оптимизации логистики, в том числе за счет возможностей Северного морского пути.

### БУРЯТИЯ

Для нее Беларусь – второй по значимости зарубежный партнер после Китая. На долю Минска приходится 13,9 процента импорта региона. Поставляется полиамидное волокно для текстильной промышленности. Из Бурятии в Беларусь экспортируют древесину и изделия из нее, продукцию железнодорожного машиностроения и Селенгинского целлюлозно-картонного комбината.

### БЕЛЫЕ РОСЫ НА САХАЛИНЕ

■ Похвастаться можем не только торговыми связями.

Например, в 2023 году власти Минска предложили установить побратимские связи с Южно-Сахалинском, а в октябре прошлого года мэрия сахалинской столицы уже заключила такое соглашение с Гродно.

### ТРАДИЦИИ

Камчатка в 2024 году намерена провести праздничные мероприятия и фестивали, посвященные сотрудничеству с белорусами, в том числе презентацию книги «Белые росы Камчатки» об уроженцах Беларуси, оставивших яркий след в истории края.

Забайкальский край сотрудничает с Брестским и Гродненским областными институтами развития образования.

## ДЖОЙСТИК ВМЕСТО ТОПОРА

Софья АРСЕНЬЕВА

■ Если бы фильм «Девчата» снимали в наше время, то у главного героя была бы не пила «Дружба», а харвестер от «Амкодора».

Пилы и топоры давно покинули наши леса – деревья не один десяток лет заготавливают с помощью умной техники. Харвестер валит деревья, обрезает сучья, раскрывает хлысты на сортименты. Ему в помощь – форвардер, который предназначен для сбора, погрузки и транспортировки по лесовозным дорогам. Кабины укомплектованы компьютерами и джойстиками – работа играя! А программа сама посчитает, сколько и какой древесины заготовил работник лесхоза: ни украсть, ни схалтурить.

До недавних пор считалось, что важнейшие комплектующие для таких машин (например, тандемные мосты) могут выпускать только немцы. Они были монополистами на рынке. Но все изменилось!

Сейчас проходят испытания опытные образцы белорусского форвардера Amkodor FF1461 и харвестера Amkodor FH3061. Главное преимущество – максимальная локализация производства.

– Планировали использовать европейские комплектующие, но санкции подтолкнули к созданию собственной базы. Вместо немецких мостов и финских манипуляторов будут белорусские. Кипит работа над отечественной харвестерной головкой – в следующем году планируем выйти на производство, – рассказал заместитель генерального конструктора холдинга

### ДЕЛО ТЕХНИКИ

«Амкодор», главный конструктор машин для лесопромышленного комплекса Андрей Герман.

Начинали, конечно, не с нуля. Белорусы около 20 лет целенаправленно занимаются лесными машинами. И успехи в этом есть. Сотни харвестеров и форвардеров отечественного производства работают не только в белорусских, но и в российских лесах. Дальше – больше. Россия выделила холдингу около 150 миллионов долларов для наращивания мощностей производства компонентной базы машин лесопромышленного комплекса.

– Свои комплектующие – это и безопасно в плане поставок, и выгодно с точки зрения экономики: иностранный харвестер на мировом рынке сейчас стоит около миллиона долларов, а наш – триста тысяч. Без инвестиций

и поддержки государства создать такую технику невозможно. Вложения колоссальные, но отдача точно того стоит!

Один харвестер нового поколения заменяет 30 человек с бензопилами и за час выполняет дневной объем работ.

– За два последних года мы создали 12 типов манипуляторов – у каждого своя задача. В Минлесхозе очень ждут машины малого класса для рубок ухода. Раньше такие закупали в Швеции – теперь делаем сами. Эти «малыши» помогают заготовить несколько миллионов кубометров древесины в год.

На российском рынке особенно востребованы многофункциональные восьмиколесные харвестеры и форвардеры нового поколения. Эти гиганты обеспечивают проходимость и высокую производительность, например, в дремучих карельских чащах.

Олег ЗИНЧЕНКО,  
Кристина ХИЛЬКО

# ШТАМПОВКУ ЗАДВИНУЛИ ЛОВКО

Во многих отраслях промышленности давно уже существуют отличные отечественные решения.

## РОССИЯ

Бизнес активно занимается импортозамещением. Если вы посмотрите по сторонам, найдете немало российских товаров, которые заткнули за пояс западные штамповки. И произошло это за много лет до начала СВО. Потому что это не про экономику – это про мозги.

### КАРТА «МИР»

Еще в июле 2014 года решили создать российскую национальную платежную систему. Сейчас картой «Мир» никого не удивить – пользоваться ею действительно удобно.

Уже выпустили 229 миллионов карточек этого платежного средства. И принимают их к расчету не только в России, но и почти в 20 странах мира. В том числе и в Беларуси.



Карты стали одним из первых ответов санкциям.

Алексей БУЛАТОВ / kpmmedia.ru

### ОС ASTRA LINUX

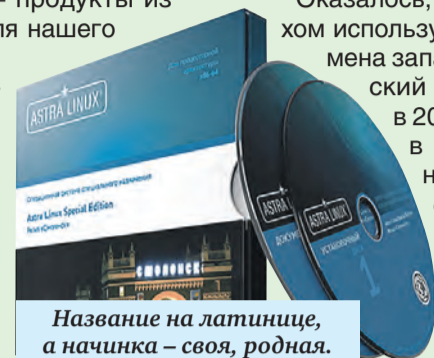
Каждый рядовой потребитель знает: электронно-вычислительной машиной управляет операционная система. В основной массе это Windows, есть MacOS – продукты из тех стран, что делают все для нашего с вами уничтожения.

Когда началось освобождение исторических территорий от нацистов, стало ясно: западные поставщики сделают все, чтобы ограничить (а может, и заблокировать) работу своих продуктов.

Под угрозой были не только домашние или офисные

компьютеры, но и банкоматы, и терминалы оплаты билетов, и системы умного дома, и многое другое. Вот тут-то и понадобилась отечественная операционка.

Оказалось, что она есть. Ее с успехом использует армия. Массовая замена западного софта на российский гражданский началась в 2020 году. Прежде всего – в госорганах. Официальной стала операционная система Astra Linux. Ее с 2008 года разрабатывала и внедряла российская компания «Русбихтех».



Название на латинице, а начинка – своя, родная.

### КАМАЗ

В 2020 году в Набережных Челнах выпустили магистральный тягач КАМАЗ-54901. Автомобиль укомплектован импортными узлами: кабиной, двигателем, двенадцатиступенчатой автоматической коробкой передач, задним мостом. В 2022 году, когда партнеры стали гадить, выпуск тягача оказался под вопросом.

Но широка Россия, и заводов в ней много. А еще и друзей в мире немало. Не просто детали заменили. Модель, по сравнению с вражеской сборкой, получилась лучше, чем была, экономичнее и полкадистнее.



Тягач с отечественными комплектующими лучше импортного.

### «ИВОЛГА»

Жители Москвы и Подмосквы хорошо знакомы с электропоездами Тверского вагоностроительного завода «Иволга». Их специально изготавливают для наземного метро и постоянно модернизируют. Сейчас версия 3.0 бежит по Москов-

ским диаметрам, в разработке уже 4.0.

– Поезда серии – один из лучших примеров успешного импортозамещения. В сборке используют преимущественно отечественные детали и оборудование, – рассказал мэр Москвы Сергей Собянин.



Столичный автогигант начал новую жизнь.

Иван МАКЕЕВ / kpmmedia.ru

### «МОСКВИЧ»

После ухода Renault в свои законные цеха вернулся «Москвич». Сейчас с конвейера сходит три модели, одна из которых – электромобиль. Он относится к так называемым компромиссным электромобилям, которые не разрабатывали с нуля, а переделали из изначально бензиновой машины.

Еще две новинки готовятся к запуску. А ведь с мая 2022 года, когда французы отступили, прошло всего полтора года.



Поезда собирают в русской глубинке.

Михаил ФРОЛОВ / kpmmedia.ru

## БЕЛАРУСЬ

### «ГОРИЗОНТ»

Команда белорусских дизайнеров, инженеров, разработчиков, программистов представила свой ответ «яблочным» девайсам. На предприятии «Горизонт» разработали ноутбук, который справится с офисными задачами. Для развлекательного контента, игр и фильмов тоже будет как нельзя кстати.

Высокую производительность процессора с 16 гига-

байтами оперативной памяти и сверхбыстрый накопитель на 512 гигабайт оценят даже самые требовательные покупатели. Да и дизайн не подкачал – тонкий, легкий, бесшумный. Плюс «долгоиграющая» зарядка: при прокрутке видео в формате Full HD и онлайн-серфинге в режиме автономной работы будет держаться до восьми часов.

Среди последних новинок – маленький компьютер.

– Все привыкли к большому стационарному персональному компьютеру, а мы предлагаем мини. К нему подключается беспроводная клавиатура и мышь, дисплей. Он может крепиться сзади к монитору или стоять отдельно. К нему можно подключить и телевизор, – рассказал руководитель департамента продвижения и продаж МПОВТ (входит в холдинг «Горизонт») Александр Янковский.

Ноутбук стоит от 34,5 тысячи российских рублей.



БЕЛТА

● За последние шесть лет производство импортозамещающей продукции увеличили в два раза.

● В этой работе участвует больше 2,5 тысячи организаций, свыше трети из них – малый и средний бизнес.

● В этом году в Беларуси реализуют больше 800 инвестиционных производственных проектов.

«Горизонт» сотрудничает уже больше чем с сотней российских компаний. Процент локализации телевизоров к концу года достигнет 75 процентов.

А еще на предприятии гордятся первым прозрачным телевизором. OLED-экраны состоят из миллионов пикселей, каждый из которых излучает индивидуальный свет. Это открывает новое поле для творчества в области цифры. Ноу-хау востребовано на ресепшен премиальных гостиниц, в магазинах, выставочных залах, кафе, ресторанах, салонах красоты, музеях. Разработка действительно прозрачно намекает на наши безграничные возможности.

### GEELY

В лидерах продаж прошлого года был один из ведущих автопроизводителей Союзного государства – «БЕЛДЖИ» с Geely.

Серийное производство автомобилей запустили в 2018 году. Сегодня его можно увидеть практически в каждом белорусском дворе. Модели представлены кроссоверами, седанами и «электричкой». Развитие электротранспорта – общемировой тренд. На улицах таких машин все больше. Да и запуск БелАЭС открывает новые горизонты для применения электроэнергии.

– Над отечественным электромобилем работаем вместе с Академией наук. В НАН мы передали образец одной из самых популярных моделей Coolray для создания на его базе электромобиля. Это непростая задача. Должны найти способ получить продукт мирового уровня по конкурентоспособной цене, – рассказал генеральный директор «БЕЛДЖИ» Геннадий Сви́дерский.

Продажи кроссовера бьют рекорды.



БЕЛТА

Максим ЧИЖИКОВ

Товарооборот области и Беларуси растет как на дрожжах.

**«СОДРУЖЕСТВО» РАВНЫХ**

Если согласиться с тем, что вкладывать в детей – самая выгодная инвестиция, то Воронежская область сделала удачный выбор, пригласив белорусов для строительства самой большой школы в России.

Такого учебного заведения нет ни в Москве, ни в Санкт-Петербурге, ни в Минске. Ему вообще нет аналогов в Союзном государстве, и не только из-за размеров. В школе «Содружество» смогут учиться почти три тысячи детей и будет 110 классов. А педагогов здесь – две сотни.

Центральное ядро школы – пространство с атриумом высотой в четыре этажа. Внутри – амфитеатр на 700 мест, который напоминает Коллизей. В нем будут проходить основные мероприятия: фестивали, выставки, концерты. Здесь же – медиазона, центр школьного самоуправления, коворкинги.

Если школа современная, то и подход к обучению должен быть особенный, креативный и не похожий на остальных. Одна из особенностей школы – обособленные учебные блоки: «Наука», «Общество», «Техника и IT», «Искусство» и «Спорт».

Особый интерес представляет блок «Наука». На первом этаже расположен лабораторный центр, разделенный на отдельные пространства: зона исследований и экспериментов, климатическая зона. Там уже 1 сентября вовсю шли занятия.

Каждый ученик получит в дальнейшем персональную образовательную программу и индивидуальный маршрут, по которому ребенок будет перемещаться от одного тематического блока к другому. Там практически нет прямых углов, как и не бывает стандартных решений в реальной жизни. Такую задумку озвучивали проектировщики.

Посол Беларуси в России Дмитрий Крутой в шутку даже предположил, что это первая школа, в которой отменят каникулы: ведь зачем отдыхать от такой школы?! Ребят и правда отсюда не вытащишь.

# ТАКОЙ ВОРОНЕЖ НЕ ДОГОНИШЬ



Вкладывать в образование детей – выгодная инвестиция. Потом обязательно окупится.

**ЗНАНИЯ – СИЛА**

Безопасность тут тоже на высоте. Помимо 800 камер, расположенных как внутри, так и снаружи, за происходящим в школе наблюдает искусственный интеллект отечественного производства. Он анализирует ситуацию: если найдет хоть малейшую угрозу, покажет это на мониторе. Они, кстати, белорусские – производства завода «Горизонт». Проектировать и создавать умную технику смогут здесь и сами дети в оборудованных инженерных классах.

Стоимость новой школы, которую построил в Воронеже белорусский подрядчик, составила три миллиарда российских рублей. И, по словам застройщиков, сначала многие скептически относились к тому, что проект воплотят в жизнь. Когда через полтора года им показали слайды с завершаю-

щейся стройки, скептики сначала не поверили. Кстати, на стройке работали и студотряды из Беларуси.

– Как себя чувствуете в кресле директора такой необычной школы? – интересуемся у ее **руководителя Ольги Струковой**.

– Как директор самой обычной школы, который заинтересован, чтобы детям было здесь комфортно. И это зависит не от масштаба здания, а от внутреннего содержания. Со мной в команде очень хороший преподавательский состав. У нас, уверена, все сложится.

Открывшаяся школа – не первый подобный объект в Воронежской области, возведенный белорусами. В 2021 году было открыто учебное заведение в поселке Стрелица Семилукского района. Здание рассчитано на 520 учеников и сделано полностью

из белорусских материалов. А рядом с «Содружеством» возведут и детский сад на 600 мест.

**МОЙ ДОМ РОДНОЙ**

Строительство школ и детских садов – главное направление, но есть и другие.

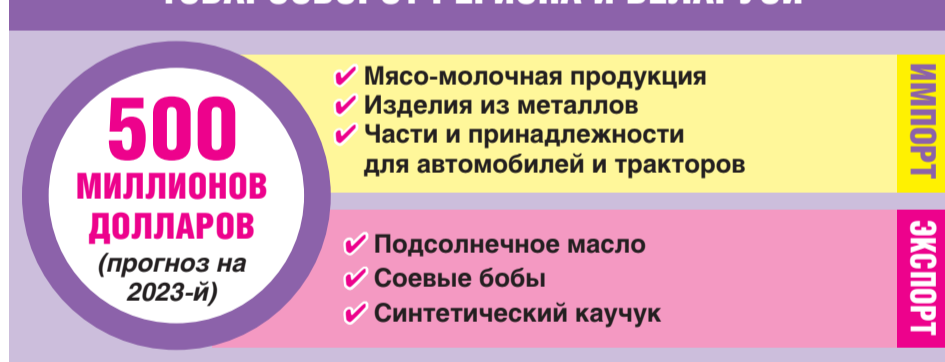
Например, экодеревня. Это проект по строительству индивидуальных жилых домов из деревянных конструкций Шкловского завода – некий прообраз белорусских агрогородков.

– Для нас это определенный вызов, несмотря на то что в республике это уже типовые объекты. Интерес в Воронежской области к проекту очень большой. Крупные областные агрохолдинги хотят строить такие дома для своих работников – для расширения производства. Надеемся, что все получится, – убежден Дмитрий Крутой.

Когда у губернатора Воронежской области Александра Гусева спросили, почему выбирают белорусов в качестве партнеров в строительстве, он озвучил две причины:

– Для нас было важно показать, в том числе и нашим строителям, что есть такие организации, которые даже в сложных условиях никогда не теряются, всегда делают в срок и очень качественно. Уверенность, что все будет исполнено, – первая причина. Вторая – то, что мы хотим наши партнерские, экономические связи укреплять.

**ТОВАРОБОРОТ РЕГИОНА И БЕЛАРУСИ**



**ЗАЖГЛИ «ФАКЕЛ» БЫСТРЕЕ, ВЫШЕ, СИЛЬНЕЕ**

Новый стадион сделает местную команду еще привлекательнее для болельщиков.

Из окон моей гостиницы хорошо был виден Центральный стадион профсоюзов – главная спортивная арена города. Тут играет в премьер-лиге местный «Факел». Воронеж – самый «болеющий» футболом город в России. Абонементов на сезон тут продали больше, чем «Спартак» или «Зенит», – почти 15 тысяч. Могли и еще привлечь зрителей, что не помешало бы команде с самым скромным бюджетом в чемпионате России, но построенный почти 90 лет назад стадион нуждается не в косметическом, а в капитальном ремонте. Поэтому до соревнований его допустили в слегка «урезанном» виде, закрыв верхний ярус.

Реконструкцию арены, скорее всего, поручат белорусским строителям. Они сейчас как раз заканчивают возведение новой арены на десять тысяч человек для «Факела». Должны завершить до конца года. На ней команда будет играть, пока на главном стадионе идет ремонт.

– Делегация из Воронежа посмотрела, как мы отремонтировали стадион «Динамо» в Минске. Оценила, что все сделано толково, плюс устроило соотношение «цена и качество»: лишних денег сейчас нет, – объяснил выбор Дмитрий Крутой.

**КАТИМСЯ К ЭКОЛОГИИ**

Завод по переработке шин будет работать по белорусским технологиям.

Сейчас на месте завода на территории особой экономической зоны «Центр» под Воронежем – лишь котлован и закладной камень. Направление перспективное. В России уже четыре года действует запрет на захоронение шин и автомобильных камер. Их нужно перерабатывать, причем не загрязняя природу.

Планируется, что белорусская сторона не только построит предприятие, но и поставит для него оборудование. Перерабатывать шины будут по белорусским технологиям. Ничего не пропадет. На выходе будет резиновая крошка, которую можно использовать при проведении дорожных работ, в качестве покрытия для спортивных и детских площадок, а также металлический и текстильный корд – для укрепления конструкций при строительстве.

Инвестиции в производство составят четверть миллиона российских рублей, а

перерабатывать на предприятии планируют до 15 тысяч шин в год.

Еще одно направление для сотрудничества – в радио- и микроэлектронике. Сейчас подбирают предприятия – партнеров в Беларуси для воронежских заводов.

Хорошие перспективы открываются и перед дорожным строительством. У Воронежской области в этой сфере мегаамбициозная программа до 2041 года. «Белавтодор» может предложить свои услуги для ремонта и строительства каких-то участков дорог.

В сельском хозяйстве основное направление – научное: это селекция и генетика. Санкции по этому сегменту ударили сильно.

– Собираем каждый год по четыре-пять миллионов тонн сахарной свеклы, но зависимость от импортных семян большая. Теперь золотое время для наших ученых. Им нужно активнее двигать те проекты, которые, возможно, лежали на полках, реализовывать их и быстрее внедрять, – заявил Дмитрий Крутой.

**СТРОЙКА**

**Михаил ПАНЮКОВ**

В татарский Иннополис стремятся попасть IT-специалисты даже из «ситой» Москвы.

### КВАРТИРА НЕ ДОРОЖЕ ГАРАЖА

Этот город будущего создали буквально с нуля и всего за три года. Сейчас Иннополису восемь лет, и его эффективность просто поражает. Задуманный как центр притяжения кадров в IT-сфере, он уже полностью окупает себя. Постоянно проживают здесь примерно четыре тысячи специалистов, еще столько же сотрудников компаний осели в близлежащих населенных пунктах.

# ГОРОД ОТ УМА

Здесь рады молодым талантам не только из России, но и из Беларуси.



innopolis.ru



Максим БОГОДВУД/РИА «Новости»

Роботизированный автомобиль с модулем аэрозондировки.

В Иннополисе – особая экономическая зона с пониженным налогообложением. Такие крупные компании, как «Тинькофф», Яндекс, Huawei, OZON и многие другие, с удовольствием сотрудничают с Иннополисом, открыв в нем свои резиденции.

Можно ли его назвать татарским Сколково? В принци-

пе, да, но есть существенные различия. Сколково – часть Москвы, со всеми вытекающими проблемами, пробками на дорогах, дорогим жильем, «коммуналкой». Иннополис – вполне себе самостоятельная единица, при этом находится всего в 40 километрах от такого развитого мегаполиса, как Казань.

Здесь у сотрудников, работающих в местных компаниях, есть возможность арендовать квартиры примерно в три раза дешевле, чем в Казани, и в восемь – чем в Москве! Судите сами: цены варьируются от семи до десяти тысяч российских рублей в месяц. А стоимость покупки собственного жилья начинается от 2,3

миллиона российских рублей. У иных москвичей один гараж столько стоит.

Кстати, о москвичах: они составляют здесь изрядную долю резидентов, наряду с приезжими из Сибири, с Дальнего Востока и так далее. Собственно, граждан Татарстана здесь 26 процентов. Это все-российская история.

### ВЕРХНИЙ ЛАРС ОТ НИЩЕТЫ НЕ СПАС

– На начало года в нашем активе было готово около 50 импортзамещающих IT-решений, – рассказывает Олег Протопопов, заместитель гендиректора особой экономической зоны «Иннополис». – Сейчас, наверное, 70. Все уже понимают, что если создаешь свое приложение, то в нем не должно быть никакого иностранного ядра. Ина-

че вся конструкция валится! Например, ребята запустили стартап – полностью разработали ERP-систему по управлению ресурсами компании от закупок до выхода продукции на рынок. И эта система уже внедряется в крупнейшие промышленные проекты. Или проект «Мой офис» – замена Microsoft Office: открытая операционная система для мобильных приложений, сотовых телефонов и так далее. Очень востребованы отечественные разработки сервисов онлайн-связи вместо Zoom.

– Скажите, а чего не хватает здесь IT-специалистам, которые уезжают за границу? – поинтересовался заместитель председателя Комиссии Парламентского Собрания по энергетике и транспорту Григорий Рапота, который вместе с коллегами посетил Иннополис.

– Молодых соблазняют более высокой, в разы, зарплатой, – объясняет Олег Протопопов. – Даже наши ближайшие соседи – Казахстан, Узбекистан – стараются создавать для российских IT-релокантов максимально комфортные условия. Но вот что интересно: мы ездили в Казахстан на конференцию и видели там наших ребят. Очень многие говорили, что хотели бы и планируют в будущем вернуться.

Напомним, что российское Правительство предусмотрело для IT-специалистов отсрочку от службы в армии и от мобилизации. Ясно, что могущество Родины куется не только на передовой, но и в тылу – в том числе развитием отечественных высоких технологий.

## СКОЛЬКО ЖЕ ОТКРЫТИЙ ЧУДНЫХ...

### ИСПЫТАНО НА СЕБЕ

Передовые разработки сначала тестируют на месте.

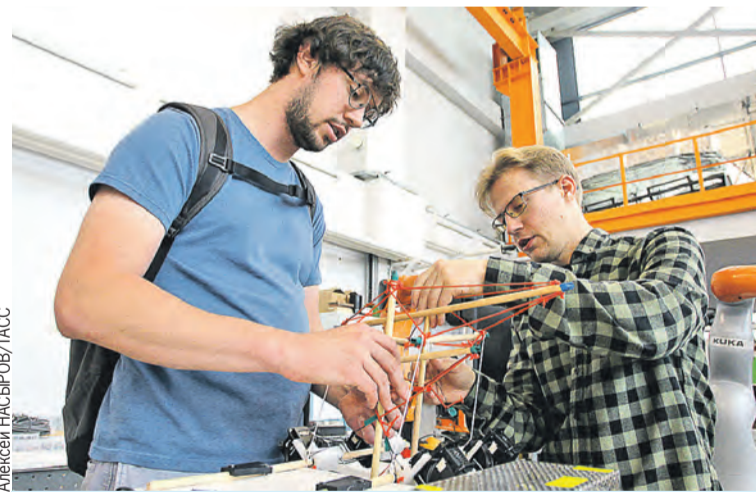
Повар в обязательном порядке дегустирует собственное блюдо – не много ли соли и прочее. Обитатели Иннополиса тоже пробуют на себе всякие новшества XXI века. Например, беспилотные такси впервые протестировали именно здесь. Только после успешных испытаний стали колесить по дорогам еще 11 городов.

В этом году планируют открыть первый в России полностью роботизированный отель. Проект предполагает практически полное отсутствие персонала – в номерах будут убирать роботы, они же обслужат посетите-

лей в ресторане. Регистрация и выезд – без посредников. Стойку регистрации оснастят голосовым помощником с голографическим изображением или индивидуальным дроном.

В Университете Иннополиса также разработали квадрокоптер для непрерывного контроля дорожного движения. InnoDrone оснащен HD-камерой и кабелем питания для непрерывного нахождения в воздухе на заданной высоте. Он распознает номерные знаки многих стран мира, проверяет номера по базам данных и сообщает в Госавтоинспекцию о разыскиваемых транспортных средствах.

А еще здесь создадут сеть дронопортов для аэрофотосъемки и доставки грузов по воздуху до 30 килограммов.



Алексей НАСЫРОВ/ТАСС

Сотрудники-вундеркинды в лаборатории Центра технологий компонентов робототехники и мехатроники.

НАШ САЙТ



SOUZEVECHU.RU

**СОЮЗНОЕ ВЕЧЕ**

16+



RU – BY (Россия – Беларусь)



souzeveche



souzeveche



RUBU. Оперативно



YouTube

Союзное веche видео

RU-BY агент

Адрес редакции:  
127015, Москва, Российская Федерация,  
ул. Новодмитровская, д. 5а, стр. 8.  
Тел. в Москве: +7(495) 777-02-82 (доб. 3343).  
E-mail: veche-br@mail.ru

220013, г. Минск, Республика Беларусь,  
ул. Б. Хмельницкого, 10а  
Тел. в Минске: +375 17 311 02 11  
E-mail: infong@sb.by

Главный редактор  
КАМЕКА Светлана Владимировна  
Первый заместитель главного редактора  
РАКОВСКАЯ Лариса Павловна

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)  
Регистрационный номер ПИ № ФС 77-54482 от 17.06.2013

Учредитель:  
Парламентское Собрание  
Союза Беларуси и России

Юридическое лицо, на которое возложены функции редакции СМИ в Республике Беларусь:  
Учреждение Администрации Президента Республики Беларусь  
«Издательский дом «Беларусь сегодня»

Еженедельная газета Парламентского Собрания Союза Беларуси и России  
Специальный выпуск  
Распространяется бесплатно  
№ 51 (1108) 17 ноября 2023 г.  
Заказ № 2746

Общий тираж «Союзного веча» – 313 516  
Тираж по Республике Беларусь – 13 516  
Тираж по Российской Федерации – 300 000

При перепечатке материалов ссылка на «Союзное веche» обязательна  
Рукописи не рецензируются и не возвращаются  
Время подписания в печать: 19:20  
РУП «Издательство «Белорусский Дом печати», 220013, г. Минск, Республика Беларусь, пр-т Независимости, д. 79/1  
ЛП № 38200000007667 от 30.04.2004 г.