

Белорусский национальный технический университет

Студенческий конкурс исторических исследований

Секция “История науки и техники”

Минский тракторный завод

Авторы: Сакун Кирилл Владимирович и Ленчиков Владислав Дмитриевич

студенты групп 11902123, 10402124

Спортивно – технического и Механико-технологического факультетов БНТУ

Руководитель: Довнар Людмила Александровна,

кандидат исторических наук

доцент кафедры «История» БНТУ

Минск БНТУ 2024

АННОТАЦИЯ

- Авторы рассмотрели историю создания и современное состояние Минского тракторного завода в контексте экономического развития Беларуси.
- Был сделан подробный ретроспективный анализ совершенствования продукции предприятия.

История предприятия

История МТЗ уходит в далекий 1939-й, когда Совет Народных Комиссаров СССР принял постановление о реконструкции существующих и строительстве новых авиационных заводов. В соответствии с этим документом в Минске началось создание одного из крупнейших в Советском Союзе заводов тяжелых бомбардировщиков, рассчитанного на выпуск до 300 самолетов в год. В труднопроходимом лесистом Антоновском урочище, прилегающем к железной дороге Минск — Москва, где был небольшой аэродром и располагалась воинская часть с примкнувшей к ней узкоколейкой, в ноябре 1940-го заложили пять корпусов будущего авиазавода. Через семь месяцев их строительство приближалось к завершению, однако... началась Великая Отечественная Война. С решением о строительстве Минского тракторного завода судьба Минска как большого города, политического и индустриального центра была predetermined. Процесс создания МТЗ начался с распоряжения Совнаркома от 9 ноября 1945 года о передаче авиазавода Главтракторпрому Наркомата среднего машиностроения СССР. Работники авиазавода были зачислены в штат тракторного. Первое официальное название МТЗ — Государственный Союзный тракторный завод Наркомата среднего машиностроения. Для начала его возведения следовало внести в правительство СССР соответствующие предложения и получить на их реализацию согласие 40-а различных наркоматов и ведомств. На это понадобилось ровно полгода. После чего и было принято постановление Совета Министров СССР № 1142 от 29 мая 1946 года «О строительстве Минского тракторного завода».



Первый директор Минского тракторного Моисей Решетян руководил заводом два года. В самое трудное время, когда страна поднималась из руин. Когда не хватало материалов, механизмов и оборудования, рабочих рук... 14 ноября 1945 год нарком среднего машиностроения Степан Акопов по рекомендации Центрального комитета Коммунистической партии Белоруссии назначил Моисея Решетяна исполняющим обязанности директора МТЗ. Первым приказом по тракторному заводу, который Решетян подписал 27 ноября, стал приказ о вступлении в должность. О Моисее Рафаиловиче известно немного, в основном сухие факты биографии. Родился в 1907 году в деревне Минтурово Громовского сельского совета Полоцкого района. Работать начал с семнадцати лет. Пять лет был налоговым инспектором окружного финансового отдела Полоцка, с 1929 года — курсантом 5-го корпусного артиллерийского полка в Бобруйске. Окончил Харьковский институт механизации сельского хозяйства по специальности «инженер-механик». С 1936-го по 1939-й работал директором мастерской капитального ремонта Наркомата земледелия БССР, потом был переведен в инструкторы ЦК КПБ. С 1941 по 1944 год Моисей Рафаилович возглавлял завод № 35 Наркомата авиационной промышленности СССР в Куйбышеве. После освобождения Минска опять переведен в ЦК КПБ — заместителем заведующего промышленным отделом. Затем утвержден директором авиаремонтного завода, позднее — заместителем директора по строительству завода № 459 в Могилеве.



Важные события

1987 году

МТЗ поставил мировой рекорд по количеству выпущенных тракторов: 100,1 тысячи. Их экспортировали более чем в 50 стран мира, в том числе в Западную Европу

1971 год

МТЗ награждён орденом Октябрьской революции.

1976 год

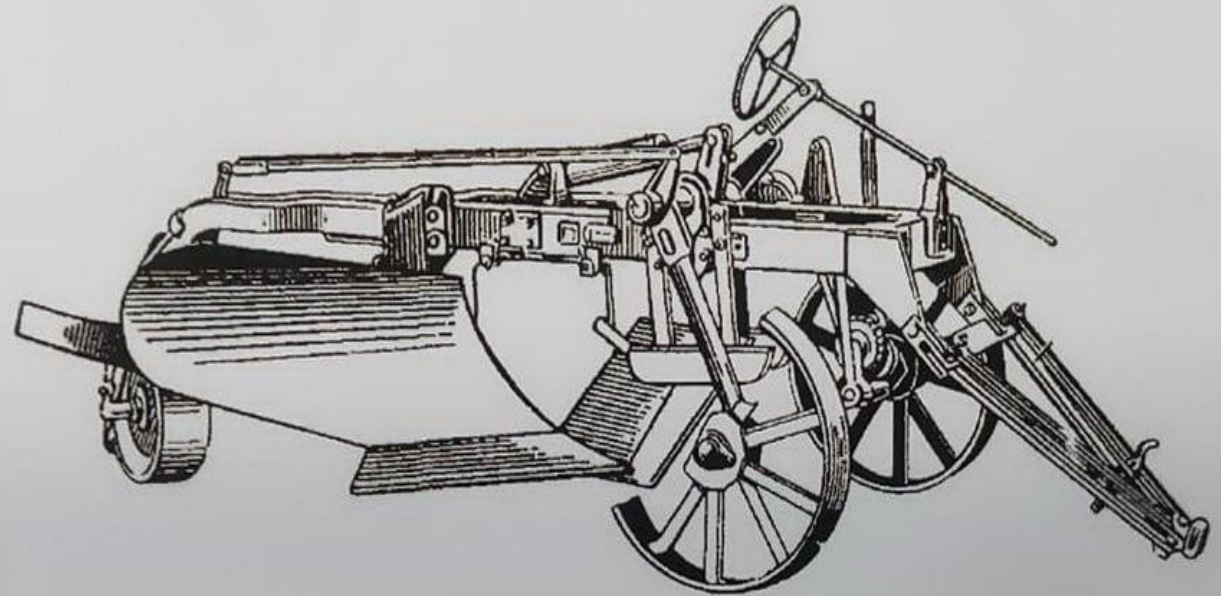
в связи с 30-летием предприятия присвоить ему имя В. И. Ленина

1985 году

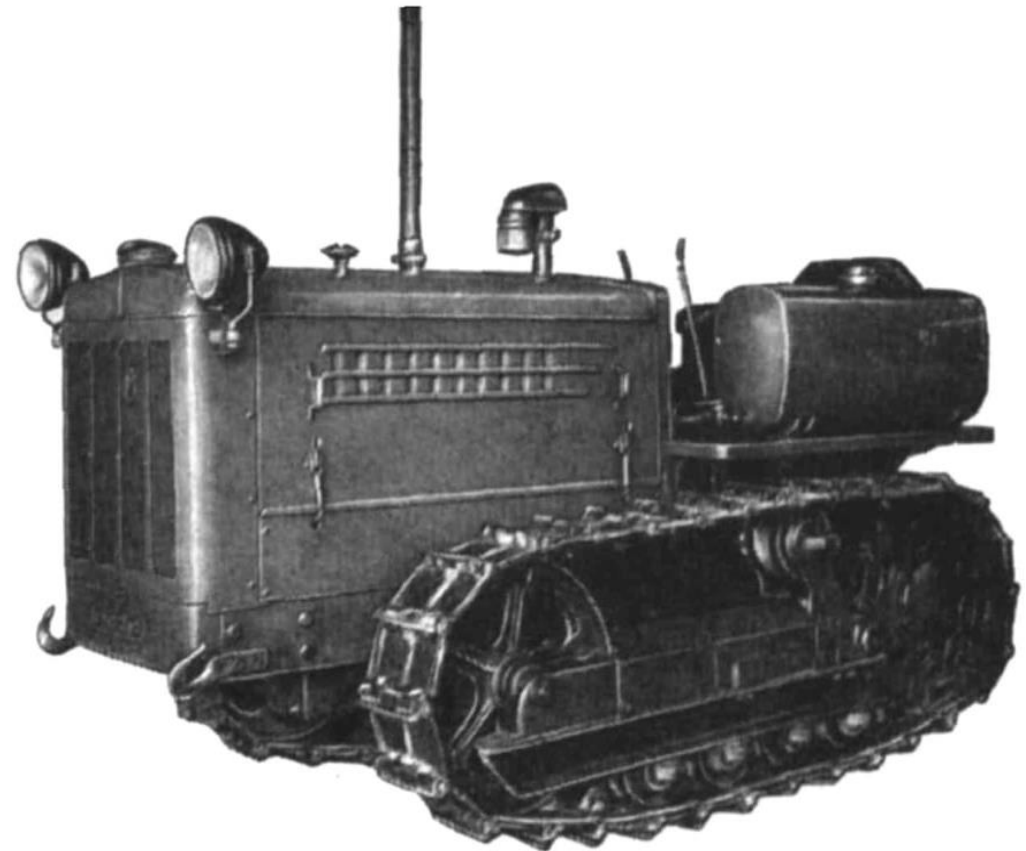
Тракторы завода использовались в 70 странах мира

Первая продукция МТЗ

- Первой продукцией Минского тракторного завода был... нет, не трактор. 24 марта 1948 года в ремонтно-механическом цехе начали собирать болотный плуг 2ПФ-55.
- Для БССР, где за пятилетку планировали осушить и ввести в сельхозоборот 270 тыс. га болот и заболоченных земель, — главнейший из агрегатов. Перед Минским тракторным заводом была поставлена задача к весенне-полевым работам 1948 года собрать 150 плугов 2ПФ-55 для Минской области. Она была перевыполнена почти вдвое.



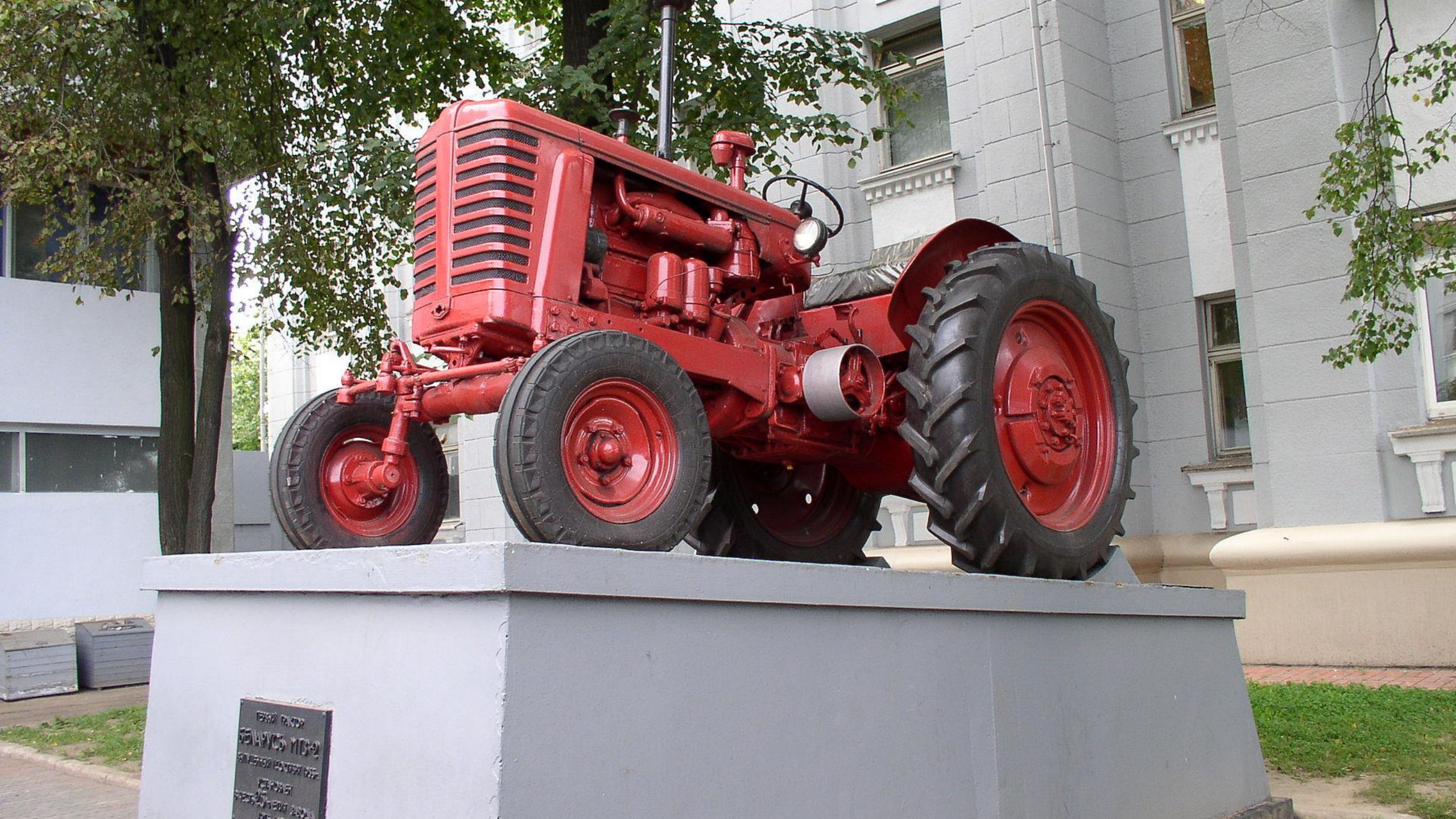
Первым гусеничным трактором, собранным на Минском тракторном заводе, был «Кировец КД-35». Предназначался для выполнения работ общего назначения с прицепными сельскохозяйственными машинами и орудиями: плугом, дисковыми и другими боронами, сеялками. Серийный выпуск начался 4 ноября 1950 года. На Минском тракторном заводе КД-35 производился до августа 1951 года. Всего было собрано 406 машин.



Когда был выпущен первый белорусский трактор?

- 18 июля 1949 года стало знаменательным для заводчан. Из ворот экспериментального цеха вышел первый белорусский колесный трактор заводской конструкции. Опытный образец колесного трактора был отправлен на длительные испытания и впоследствии стал основой для создания серийной машины МТЗ-2.
- Исторической датой для завода считается 14 октября 1953 года. В этот день на главном конвейере закончилась сборка тракторов МТЗ-1 и МТЗ-2, созданных заводскими конструкторами.
- "До появления этих тракторов завод тоже выпускал тракторную технику. Но это была техника, которая разрабатывалась в Липецке, Ленинграде. А в 1953 году сошла с конвейера именно наша серийная модель - наш первый белорусский трактор", - подчеркнули на заводе.





1937 D-177
CATERPILLAR 115-2
SILVERADO 115-2
REAR END
SPECIAL PARTS

МТЗ - 50

Новым этапом в истории Минского тракторного завода считается создание МТЗ-50 – базовой модели, которая стала основой для производства тракторов узкого назначения. Ее серийный выпуск начался в октябре 1963 года.

Основными отличиями семейства унифицированных тракторов явились высокая универсальность и приспособленность базовой модели для использования во всех почвенно-климатических зонах.

В итоге семейство состояло из семи модификаций:

МТЗ-50 с колесной формулой 4×2

МТЗ-50ПГХ на полугусеничном ходу

МТЗ-52 с колесной формулой 4×4

МТЗ-50Х колесный хлопководческий

Т-54В гусеничный виноградниковый

Т-54Л гусеничный лесохозяйственный

Т-54С гусеничный свекловодческий

Как называли первый белорусский трактор?

Первый отечественный трактор решили назвать "Беларусь". Кстати, название бренда потом еще неоднократно поменяется: "Беларусь", "Беларус", BELARUS, BELARUS Minsk Tractor Works. В 2022 году, когда с конвейера сошел четырехмиллионный белорусский трактор, было решено закрепить название, ставшее именем нарицательным, - BELARUS TRACTORS.

Какой белорусский трактор самый известный?

На МТЗ гордятся каждой моделью. Но только благодаря одной из них предприятие и страну знают на пяти континентах - это BELARUS 80/82. Его серийный выпуск начался в 1974 году. Модернизированные версии этого трактора выпускаются до сих пор, потому что востребованы у покупателя. Он по праву называется легендой.



Что происходило с Минским тракторным заводом в 90-е?

После развала Советского Союза для Минского тракторного завода, как и для других предприятий в стране, наступили непростые времена. Рынок, обеспечивавший работой десятки тысяч человек, распался на части. Конструкторским бюро вместо разработки новых моделей приходилось рисовать табуретки и металлические шкафчики. По рассказам старожилов, руководство предприятия хотело под шумок приватизировать завод по примеру многих соседей. Но осуществить свои планы им мешало наличие здесь военного производства - на предприятии собирали в том числе гусеничные шасси для зенитных ракетных систем. Чтобы скорее завладеть заводом, его руководители уничтожили уникальное оборудование, позволяющее делать высокоточную гидравлику. Достали из него драгметаллы, а остальное закатали в бетон. Но в 1994 году государство взяло курс на сохранение предприятий и трудовых коллективов. Президент Беларуси в 1995 году посетил Минский тракторный завод и принял, как пишет его пресс-служба, принципиальное решение о сохранении в стране производства тракторов. И вскоре дела у МТЗ снова пошли в гору. В этот же год с главного конвейера завода сошел трехмиллионный трактор.

Производство на МТЗ

Начинается производство трактора с заготовительных цехов: прессового, термического, кузнечного, литейных №1, 2 и 3, сталелитейного и цеха точного стального литья, а также цеха кабин. Кстати, литейное производство Минского тракторного завода – самое крупное в Республике Беларусь.



Сердце МТЗ

Корпус сборки тракторов – «сердце МТЗ». За этой расхожей фразой скрывается глубинный смысл производственных процессов, происходящих на предприятии. Все цеха – «организм» – работают на то, чтобы «сердце» – КСТ – билось. Равно как КСТ работает для того, чтобы завод жил. В корпусе сборки тракторов работают два конвейера: на одном собираются модели мощностью свыше 100 л. с., на втором – до 100 л. с. Сборка техники происходит узловым способом. Помимо корпуса сборки тракторов, напольный конвейер расположен на площадях механосборочного производства, пять цехов которого изготавливают детали и узлы для энергонасыщенных тракторов BELARUS мощностью более 350 л.с.



Тысячи видов деталей

Механические цехи выполняют обработку деталей. На МТЗ работают механические цехи №1, 2, 4, 5 и 7, а также механосборочный цех №3 и цех малых серий. В МЦ-1 изготавливают коробки передач, в МЦ-4 – муфты сцепления, в МСЦ-3 – передний мост.

Детали отправляют в МЦ-2, где собирают трансмиссии. На сегодняшний день самым технически оснащенным является МЦ-5, но это не значит, что остальные застыли в развитии: поэтапная модернизация затрагивает все технологические переходы.



Всё испытано

На выходе с конвейера малые и средние тракторы обкатывают на участках № 4 и 7 корпуса сборки тракторов. Энергонасыщенные машины проходят проверку в Центре испытаний тракторной техники «МТЗ-ХОЛДИНГ» в поселке Обчак. Комплекс полигонов ЦИТХ состоит из: четырех круговых прочностных полигонов с помещением для дистанционного управления испытываемыми тракторами; дороги с разными разворотными кругами радиусом 11 и 20 м; полигона с динамометрическими полями; площадки для определения освещенности, обзора и радиуса поворота; горки с различными уклонами; корпуса со стендами для определения защитных свойств кабин.

В подготовке и проведении испытаний участвуют более 200 инженеров-конструкторов, инженерно-технических работников и рабочих.



Новые технологии

С недавних пор в музее Минского тракторного завода можно «прокатиться» за рулем мощного трактора, а еще «побывать» в литейном и кузнечном цехах. Все это – в виртуальной реальности.

Дело в том, что в музее МТЗ появились динамическая кабина-тренажер от 360-сильного трактора BELARUS-3522 и очки виртуальной реальности. Об этом А В W уже сообщал в июле. Но тогда требовалось время на прохождение своеобразной обкатки-отладки. Сейчас на МТЗ сообщили: работы позади, и симулятор доступен как для различных делегаций, приезжающих на завод, так и для обычных посетителей музея.

Что собой представляет кабина-тренажер? Она выглядит как огромный железный шкаф. Но стоит заглянуть внутрь, и вы попадаете в кабину самого мощного серийного минского трактора – BELARUS-3522. Вот только все стекла здесь заменили экраны, на которые выводятся запрограммированные изображения. Благодаря этому, сев за руль, можно в полной мере ощутить себя водителем флагманской машины и прокатиться по белорусским полям, лесам и дорогам. А можно даже стать участником убойного «ТракторШОУ» и попытаться пройти всю его трассу от старта до финиша. При этом, как утверждают разработчики симулятора, тренажер сделан так, что любой человек сможет буквально за 30 секунд разобраться со всем управлением.



ТракторШОУ



Трассу для гонок на тракторах организовали в индустриальном парке "Великий камень". Так как для тракторов большие скорости не характерны, упор организаторы гонки сделали на проходимость. Трактористы соревновались в прохождении трассы с грязевыми участками, на которых даже тракторные колеса с агрессивным рисунком протектора пролазили с трудом.

Главный приз гонки – один из самых популярных белорусских тракторов – BELARUS 82.1.

В скольких странах можно встретить белорусские трактора?

- Сегодня на МТЗ выпускаются трактора для всех климатических и эксплуатационных условий. Белорусская техника обрабатывает землю на пяти континентах. Всего трактора BELARUS экспортировались более чем в 120 стран. В общем объеме производства свыше 90% приходится именно на зарубежные поставки.
- Сейчас на экспортной карте предприятия около 60 стран. Почти половина поставок приходится на Россию.

СКОЛЬКО ВЫПУСКНИКОВ БНТУ РАБОТАЮТ НА МТЗ?

За прошедшие 68 лет более 450 выпускников кафедры стали работниками Минского тракторного завода. Среди них: *Кулешов Иван Иванович*, Астапенко Виктор Андреевич, Вовк Виталий Михайлович; главные металлурги разных лет – Савостов Василий Фадеевич, Петровский Владимир Петрович, Карась Андрей Николаевич, Гацуро Владимир Михайлович; и многие другие руководители различных подразделений, ведущие специалисты, замечательные технологи, конструкторы, мастера предприятия.

Сегодня на ОАО «МТЗ» работают более 50 выпускников кафедры, среди них: Осадник М.В. заместитель генерального директора по МТС (выпускник 2006 г.), Кублицкий В.В. начальник ЛЦ №3 (выпускник 1988 г.), Невмержицкий А.М. начальник ЛЦ №2 (выпускник 1999 г.), Синицин М.А. начальник цеха точного литья (выпускник 2002 г.), Фёдоров И.А. заместитель начальника модельного цеха (выпускник 1988 г.), Куликов С.А. начальник литейной лаборатории (выпускник 2006 г.) и другие.



Иван Иванович Кулешов
родился 30 сентября 1928 года
в деревне Свислочь
Осиповичского района
Могилёвской области БССР.
Выпускник 1960 г. БПИ, Лауреат
Государственной премии СССР,
Депутат Верховного Совета
СССР XI-го созыва 1984-1989 гг.,
награжден орденами Ленина,
Октябрьской революции,
Трудового красного знамени,
Дружбы народов, возглавлявший
предприятие с 1982 по 1993г.



Не секрет, что БССР была сборочным цехом Советского Союза, до развала которого Иван Иванович 9 лет возглавлял Минский тракторный завод, поставляя по всему Союзу до 50-ти тысяч тракторов ежегодно. Но с наступлением независимости многое изменилось: деньги обесценивались на глазах, магазины пустели, митингующие рабочие вышли на улицы. Остро стоял вопрос: как выживать в новых условиях хозрасчета самим производственникам?..



В то время существовала система жесткого планирования, и если в плане было указано III квартал, мы не могли поставить тракторы, например, в первом. Но для поставщиков комплектующих изделий и материалов делали исключения. Так мы спасли завод от развала: срывов и остановок производства у нас не было, хотя к 91-му году многие заводы в России и Украине снизили выпуск продукции в 2 - 3 раза».

Вот, что говорит сам Иван Иванович: «Если у белорусского правительства и Верховного Совета перемены начались после подписания Декларации о суверенитете в 1990-м году, то у нас все началось еще в 80-х - когда Горбачев произнес слово «перестройка» и указал курс областям и республикам на свободу планирования и поставок материалов. Вот тогда и появились проблемы. Срывы по поставкам металла и комплектующим стали первыми серьезными звоночками, я понял, что надеяться не на кого, нужно самим налаживать связи, центр больше не поможет. Тогда я принял решение направить с письмами наших специалистов в те регионы, которые нам поставляли комплектующие, чтобы наладить личные контакты. Они согласились поставлять комплектующие лишь в обмен на досрочные поставки наших тракторов.

Вовк Виталий Михайлович – Генеральный Директор МТЗ

Вовк Виталий Михайлович - родился 13 августа 1962 в Гомельской области, Калинковичи. В 1984 году закончил БПИ (Нынешний БНТУ) Автотракторного факультета кафедры «Автомобили». С 18 сентября 2018 до 11 июня 2019 года был помощником Президента РБ. 11 июня 2019 – 26 сентября 2024 являлся Генеральным директором МТЗ. Так же получил весомые награды:

- Орден Почёта (23 июня 2014) — за многолетний плодотворный труд, образцовое выполнение служебных обязанностей, достижение высоких производственных показателей в автомобилестроении, дорожном строительстве, промышленности, сельском хозяйстве, значительный личный вклад в развитие информационных технологий, здравоохранения, социальной защиты населения, сферы торгового обслуживания, достижения в области науки, образования, искусства, культуры и спорта.
- Заслуженный работник промышленности Республики Беларусь (26 февраля 2021).
- Почётная грамота Совета Министров Республики Беларусь.



— Прошлый год был для промышленности хоть и более удачным, чем предыдущие, но все равно трудным. Каковы основные итоги?

— Экспорт составил 4,2 миллиарда долларов. Сальдо положительное — более 2 миллиардов. Средняя рентабельность — 9,8%. В целом все показатели выполнены. Но это не говорит о том, что мы на этом успокоились и голова от успехов у нас закружилась. Мы лишь вышли на дорогу роста, которую с каждым годом нужно расширять.

За последние годы конкуренция на мировом рынке еще больше ужесточилась. Скажем, в России появилось очень много промсборок зарубежных компаний. Они заняли многие ниши, которые не успели занять мы. Так что спать времени нет.

Хочу отметить, что сегодня главным в производственном процессе становится продукт и стоимость владения им на протяжении всего жизненного цикла. Внутренний рынок у нас небольшой, поэтому техника должна уходить на экспорт. Но это не так просто. Мало того, что она должна соответствовать всем запросам потребителя, нужно обеспечить сервис, своевременную доставку запчастей. Двое-трое суток должно уходить на ремонт. Но и это уже плохо — слишком долгий простой. Лучше сутки. И мы практически достигли этого показателя внутри страны — такую задачу нам еще раньше ставил Глава государства. Теперь этот опыт необходимо трансформировать на внешние рынки. Все сегодня считают деньги. Ведь известно, что первое изделие продают маркетологи, а второе — сервис.

Каковы перспективы развития предприятия?

На этот вопрос хорошо ответил Пономарев Александр Леонидович — в прошлом опытный дипломат, дважды Чрезвычайный и Полномочный Посол Республики Беларусь.

— Более 60 % техники Минского тракторного завода реализуется на экспорт через собственные субъекты товаропроводящей сети. Сегодня в странах ближнего и дальнего зарубежья действуют 11 торговых домов ОАО «МТЗ». С мая 2023 года их управление находится в ведении отдела зарубежной собственности предприятия. Несмотря на определенное проседание мирового рынка тракторов, все субъекты ТПС работают продуктивно. Размер дивидендов, полученных ОАО «МТЗ» от 11 торговых домов в 2023 году, составил более 10 млн долларов США. Четыре из них находится в дальнем зарубежье: это Германия, Венгрия, Болгария и Сербия. Еще пять в Российской Федерации и два в странах СНГ (Казахстан и Молдова). Численность специалистов, работающих в них, варьируется от 10 человек в европейских ТД до 366 в том же Татарстане. Конечно, количество сотрудников зависит от объемов реализации. Ведь если в странах Европы за прошлый год объем реализации техники нашими торговыми домами составлял около 665 тракторов, то в России и СНГ он превысил 18000 единиц техники.

А также новые и модернизированные модели тракторов

Belarus 2023 оснащен новыми шинами, которые стали более крупными и тяжелыми, но при этом меньше повреждают почву. Колеса также обеспечивают возможность увеличения нагрузок и комплектации техники более тяжелыми навесными и прицепными устройствами.

Под капотом установлен двигатель ММЗ мощностью 212 л.с. с экологическим классом Stage 2, который работает с механической коробкой передач на 24 передачи вперед и 12 – назад.

Преобразования коснулись гидронавесной системы: сейчас в тракторе увеличенный бак — объёмом до 70 литров. Он обеспечивает повышенный гидроотбор, то есть трактор отдаёт агрегату столько масла, сколько ему нужно.

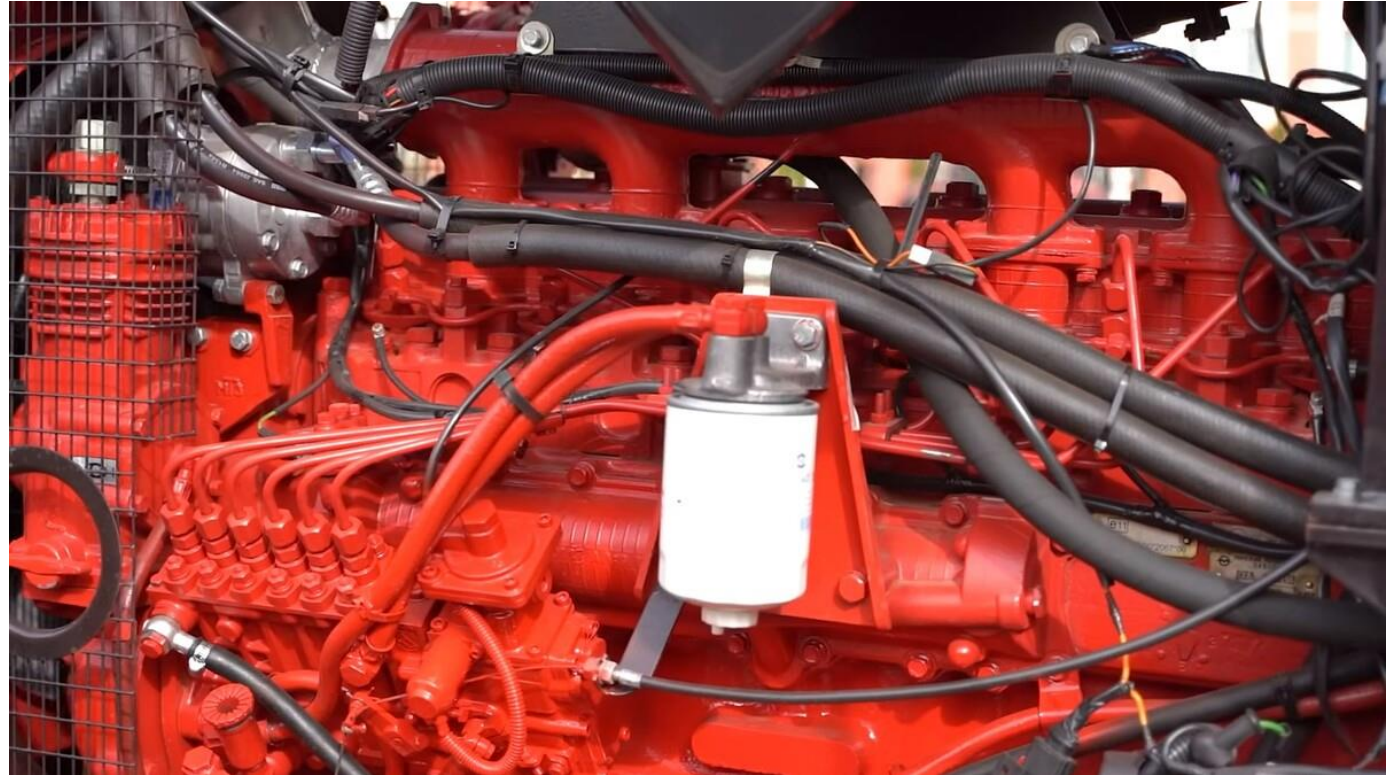
Внутри основные новшества затронули комплексную систему управления задними и передними валами отбора мощности, блокировкой дифференциала, заднего моста и полным приводом.

Трактор также оснащен электрическими зеркалами с обогревом, кондиционером, радио и противосолнечной шторкой в кабине.

В первую очередь в глаза бросается новый капот — он получил более обтекаемую форму и выполнен из композитного полиэфирного листового пресс-материала, окрашенного в массу. Такой вариант исполнения не боится легких царапин, в отличие от прошлой версии из стальной штамповки.

Заменили и светотехнику: вместо классических квадратных модулей будут устанавливаться круглые фары в стиле Hella. Это также потребовало изменения передней решетки трактора.

Кабина получила новые двери — цельностеклянные.



МТЗ готовит новый трактор, но не для Беларуси

В настоящее время МТЗ сотрудничает абсолютно со всеми государствами ШОС. В целом техника холдинга поставляется в 125 стран. Как рассказала иностранным журналистам официальный представитель Минского тракторного завода Юлия Храмцова, в 2023-м холдинг МТЗ произвёл 45 тыс. тракторов, и более 90% из них были поставлены на экспорт.

Как отметила Юлия Храмцова, к концу 2024 года планируется экспортировать в Россию не менее 20 тыс. тракторов «Беларус».

— Мы всегда ставим перед собой амбициозные цели и заявляем, что готовы заместить всю линейку техники, пропавшую с рынка после осложнения геополитической и макроэкономической ситуации. Сегодня мы уже говорим не о штуках, а о долях на рынке, — отметила она.

Последние несколько лет с позиции реализации совместных проектов важным партнёром для Минского тракторного завода стал Китай. Большая и энергонасыщенная техника холдинга, в частности тракторы «Беларус-3522», ходят с китайскими двигателями Weichai. Официальный представитель завода пояснила, что МТЗ, прежде использовавший в производстве американские и немецкие двигатели, был вынужден переориентироваться в связи с изменением геополитической обстановки. Только лишь двигателями сотрудничество МТЗ с Китаем, конечно, не ограничивается. В стадии реализации множество проектов, завязанных на модернизации производства. К слову, совсем недавно МТЗ представил абсолютную новинку — трактор-«автомат» BELARUS-3322, в котором установлена трансмиссия китайского производства.

— Пакистан, Индия, Иран представляют для нас особый интерес. В Пакистан экспорт увеличился почти в семь раз — это серьёзный показатель. Что касается Ирана, специально для этого рынка мы создаём трактор мощностью в 180 лошадиных сил. Планируем поставки, — рассказала Юлия Храмцова.

Тракторы BELARUS: на сжиженном газе, а ещё получили «автомат»!

— На данный момент BELARUS 3322 — опытная модель и первый трактор с автоматической трансмиссией, собранный на заводе. Раньше мы гидромеханическую коробку переключали без разрыва потока мощности, но всё-таки рычажком или джойстиком. Теперь же использована бесступенчатая гидравлическая КПП. Оператор задаёт скорость и обороты двигателя, а дальше трактор двигается, выполняет все работы, управляя двигателем и коробкой передач. Пока трансмиссия китайская, но очень хотелось бы в дальнейшем видеть отечественную.

— Соответственно, мощный 7,8-литровый двигатель с отдачей 330 лошадиных сил тоже китайский — Weichai WP8G327E302, поскольку нам перестали поставлять западные моторы вроде Caterpillar, Cummins, Deutz. Правда, у нас энергонасыщенные тракторы, куда устанавливаются двигатели КАМА-Cummins, которые, по сути, стали камазовскими. Они локализовали блок цилиндров, кривошипно-шатунный механизм, то есть освоили основные механизмы мотора. Потому на данный момент его корректнее называть КамАЗ-689.



BELARUS 3322
Трактор общего назначения

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

WEICHAI WP86G327E302 <small>Модель двигателя</small>	0 – 40 км/ч <small>Скорость движения</small>	5620 x 3050 x 3360 мм <small>Габаритные размеры (Д x Ш x В)</small>
240 (326) кВт (л. с.) <small>Мощность</small>	Бесступенчатая <small>Сцепление</small>	13500 кг <small>Масса</small>
7,8 л <small>Рабочий объем</small>	Мокрая <small>Тракторная цепь</small>	0-150 л/мин <small>Средняя норма расхода топлива</small>
Stage IIIa <small>Экологичность</small>	CVT <small>Коробка передач</small>	5000/10000 кг <small>Средняя норма расхода топлива</small>

Модельный ряд: Белорусский тракторный завод

В числе прочих новинок, представленных на площадке МТЗ, можно было увидеть две модели BELARUS — 2022.3 и 1221.2. Особенность обеих в том, что они оборудованы отечественными моторами MMZ-262NG, работающими на газовом топливе.



BELARUS 1221.2
Трактор общего назначения
с газовым двигателем

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

MMZ-262NG Газовый двигатель	1,5 – 35 км/ч Скорость движения	4500 x 2300 x 2850 мм Собственные размеры (Д x Ш x В)
96 (130) кВт (л. с.) Мощность	16/8 Передачи в коробке передач	240 л Объем топливного бака (л)
7,98 л Расход топлива	Сухая, двухдисковая Муфта сцепления	47/400 л Максимальная емкость бака (л)
Stage 5 Экологичность	Синхронизированная Муфта сцепления	10 ч Среднее время работы на 1 литре топлива

Иллюстрация: БЕЛТАС-МТ/С. Гуревич

BELARUS 2022.3
Трактор общего назначения
с газовым двигателем

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

MMZ-262NG Газовый двигатель	1,86 – 39,7 км/ч Скорость движения	5230 x 2400 x 3120 мм Собственные размеры (Д x Ш x В)
156 (212) кВт (л. с.) Мощность	24/12 Передачи в коробке передач	240 л Объем топливного бака (л)
7,98 л Расход топлива	Сухая, двухдисковая Муфта сцепления	47/400 л Максимальная емкость бака (л)
Stage 5 Экологичность	Синхронизированная Муфта сцепления	8,5 ч Среднее время работы на 1 литре топлива

Иллюстрация: БЕЛТАС-МТ/С. Гуревич



Основные этапы развития предприятия до 2030 года

По словам Сергея Авраменко, рынок нуждается в беспилотной технике и мировые конкуренты МТЗ тоже работают в этом направлении. "Это касается не только тракторной техники, но и автомобильной промышленности. Беспилотники - это тема завтрашнего дня, она актуальна. Сейчас отрабатываются алгоритмы, связанные с механизмами управления данным трактором, чтобы сделать его массовым продуктом", - рассказал гендиректор предприятия.

МТЗ планирует в полтора-два раза нарастить экспорт в страны дальней дуги.

МТЗ уже неоднократно демонстрировал образец беспилотного трактора во время различных мероприятий и выставок, однако в серийное производство он еще не поступал. "Да, мы показали прототип. Но мы понимаем, где прототип, а где - серийный продукт. Поэтому сейчас алгоритмы и системы управления дорабатываются до уровня серийного производства. В ближайшие два-три года мы должны выйти на серийное изготовление", - заявил Сергей Авраменко

Экспорт под санкциями

"Планы в краткосрочной перспективе у нас определены бизнес-планом, в долгосрочной - стратегией развития до 2035 года. Перед заводом стоит сейчас задача максимально усилить работу по странам дальней дуги. На этом акцентирует внимание не только Президент, но и правительство. Выполнение данных поручений держится на постоянном контроле", - отметил Сергей Авраменко. По его словам, страны дальней дуги в общем объеме экспорта МТЗ сейчас занимают около 15%. Доминирующим же рынком сбыта для предприятия по-прежнему остается Россия. При этом на заводе понимают, что делать акцент на каком-то одном направлении и попадать в зависимость от одного рынка сбыта нельзя.

"Золотое правило - объемы должны быть по 25-30% по разным направлениям в зависимости от характера внешнеполитической ситуации, от ряда экономических факторов (вы видите, что сейчас происходит на планете, особенно в аграрном секторе: то засухи, то наводнения)", - добавил гендиректор.

МТЗ намерен автоматизировать как минимум 40% производства.

Ранее Сергей Авраменко работал первым заместителем генерального директора - техническим директором МТЗ. Согласовывая его кандидатуру на должность руководителя предприятия, Президент Беларуси Александр Лукашенко отметил, что по заводу надо было уже давно принимать решение.

"МТЗ для Беларуси - это бренд брендов. Во-первых. А, во-вторых, трактор - это главное орудие труда везде, начиная от улиц и дворовых участков и заканчивая сельским хозяйством. Это и транспортировка, и пахота, и посев, и так далее, - подчеркнул глава государства. - Ну и лучшей школы, чем у нас в Беларуси по тракторам, в мире нет. Это один из ведущих мировых производителей тракторной техники".

Подведем итоги

- **Минский тракторный завод (МТЗ)** имеет важное значение в экономике Беларуси и других стран СНГ как один из крупнейших производителей сельскохозяйственной техники. Перспективы развития МТЗ зависят от нескольких факторов:
- 1. Модернизация и инновации:** В последние годы МТЗ активно инвестирует в модернизацию производства, внедрение новых технологий и улучшение качества продукции. Ключевое направление — разработка тракторов с использованием современных двигателей и систем управления, а также электрификация техники, что может повысить конкурентоспособность завода на мировом рынке.
 - 2. Экспорт:** МТЗ имеет сильные позиции на рынках стран СНГ и Восточной Европы, но важно расширять географию экспорта. Стратегии завода могут включать выход на рынки Африки, Азии и Латинской Америки, где растет спрос на доступную и надежную сельскохозяйственную технику.
 - 3. Импортозамещение:** В условиях санкций и политической нестабильности в ряде регионов важную роль играет собственное производство комплектующих и снижение зависимости от импорта. Успех в этом направлении может обеспечить завод стабильность и независимость от внешних факторов.
 - 4. Государственная поддержка:** Государственные программы, направленные на поддержку сельского хозяйства и машиностроения, могут оказать позитивное влияние на развитие МТЗ. Льготные кредиты, субсидии и другие формы поддержки способствуют как развитию внутреннего рынка, так и экспорту.
 - 5. Экологические стандарты:** Важным фактором для будущего МТЗ является соответствие продукции современным экологическим стандартам. Введение более строгих требований по выбросам и энергоэффективности стимулирует завод разрабатывать "зеленую" технику, что может стать дополнительным конкурентным преимуществом на международных рынках.
 - 6. Конкуренция:** МТЗ сталкивается с жесткой конкуренцией со стороны мировых брендов, таких как John Deere, New Holland и других. Завод должен продолжать уделять внимание ценовой политике, качеству продукции и послепродажному обслуживанию, чтобы сохранять свои позиции на рынке.
- Таким образом, перспективы развития МТЗ зависят от успешной модернизации, укрепления экспортных позиций, государственных мер поддержки и готовности реагировать на изменения в мировом сельскохозяйственном секторе.