



# НУЖНА МЕЧТА — МЕЧТА СДЕЛАТЬ ЧТО-ТО СВОИМИ РУКАМИ

Интервью с генеральным директором белорусской компании,  
создающей новый вид транспорта

В отечественном бизнесе не так уж много топ-менеджеров прекрасного пола. Тем более на промышленных предприятиях и в сфере IT, где и вовсе преобладают мужские коллективы. Поэтому вдвойне интересно поговорить о проблемах и перспективах белорусских высоких технологий с генеральным директором ЗАО «Струнные технологии» Надеждой Косаревой — россиянкой, которая переехала в Беларусь, чтобы развивать инновационный бизнес.

Вместе с мужем, генеральным конструктором Анатолием Юницким она управляет в Беларуси компанией «Струнные технологии», которая занимается разработкой принципиально новой транспортно-логистической инфраструктуры — более безопасной, экономичной и экологичной, чем автомобильные или железные дороги. О том, что первая леди белорусских инноваций думает об известных зарубежных проектах, Минске и белорусском IT-секторе, читайте в интервью.

— Следите ли вы за белорусскими технологическими проектами?

— В Беларуси сильные IT-специалисты и компании — например, Wargaming. Эта сфера быстро развивается, количество специалистов в ней постоянно растет. Но и мы не стоим на месте, можем составить конкуренцию лидерам рынка. Условия у нас хорошие. Президент говорит, что кадры — это самое главное, и с ним трудно не согласиться. У Беларуси скла-



дывается имидж страны развитых технологий — а где они, эти технологии? Мало новых продуктов, работают в основном программисты. А где инженеры и конструкторы? С этим пока не все так гладко.

— Как, на ваш взгляд, развитие IT влияет на другие технологичные отрасли?

— Мое мнение — неоднозначно. IT-сфера дает ложную сказку молодым людям, которые сегодня стоят на распутье: куда идти учиться? «Все идите в IT, вы там заработаете много денег, у вас все будет хорошо». Но этот рынок не бесконечный. В конце концов наступит переизбыток таких специалистов. Когда человек идет в нелюбимый вуз, а потом на нелюбимую работу, у него часто возникает внутренний конфликт: голова хочет заработать много денег, а руки хотят, например, фрезеровать на станке или хлеб печь. Многие люди, выбирая не ту профессию, становятся несчастными.

— Вы работаете над созданием инновационного транспорта и наверняка следите за этой отраслью. Можете ли вы назвать проекты в области новых транспортных технологий, которые вам нравятся?

— В настоящее время больше идей, которые никогда не сработают, — например, летающие такси. Мне кажется, это не принесет ничего, кроме судебных исков от пострадавших людей, когда таких машин станет миллионы, так как меньшее их количество не решит транспортных проблем на планете. В транспорте вообще, кроме нашего проекта, очень мало интересных идей. Мы постоянно анализируем новинки, и результаты анализа нас пока успокаивают. Возьмем идею с ракетами для межконтинентальных и межпланетных перевозок: огромная стоимость и вред, наносимый экологии, в том числе из-за разрушения озонового слоя (так как каждый полет тяжелой ракеты создает озоновую дыру размером с Беларусь), не дадут ей развиваться не только в ближайшее время, но и в будущем. Конечно, можно снарядить экспедицию на Марс и основать там колонию. Но зачем? Ведь сегодня можно развивать и осваивать Землю, где даже самые недружелюбные регионы, такие как Антарктида, благоприятнее для жизни, чем Марс. Другое дело — вынести всю вредную промышленность на орбиту. Там же уникальные условия, такие как невесомость и вакуум, заводы смогут работать более эффективно и выпускать продукцию, которую на Земле получить было бы невозможно.

**ВСЬ ПРОЕКТ — ЭТО  
СЛОЖНОЕ СОЧЕТАНИЕ  
РАЗНЫХ РЕШЕНИЙ:  
ОТ АРХИТЕКТУРЫ  
И БИОТЕХНОЛОГИЙ  
ДО МАШИНОСТРОЕНИЯ  
И ЭНЕРГЕТИКИ**



▲ Четыре тестовых участка инновационных дорог построены и функционируют в Марьиной Горке. Модулями управляет что-то вроде искусственного интеллекта, который уже разогнал их до 100 км/ч на участке около 1 км. В реальных условиях на больших отрезках они смогут развивать скорость до 150 км/ч в городской черте.

Сейчас многие идеи действительно на грани абсурда. В этом отношении мы работаем «ближе к жизни» — не говорим, что нам, например, нужен металл с какой-нибудь другой планеты. Все делается на традиционных и проверенных решениях, скомпонованных и переработанных так, что на выходе получается совершенно новый продукт. Схема «железное колесо по железному рельсу» используется уже очень давно, но мы применяем ее нестандартно и в сочетании с другими изменениями — например, мы убрали экранный эффект дорожного полотна, когда переместили транспорт на рельсо-струнную эстакаду. Благодаря этому улучшилась аэродинами-





▲  
Надежда Косарева: «В управлении большинством процессов ЗАО «Струнные технологии» — одна из первых компаний Беларуси, масштабно внедряющих инструменты индустрии 4.0. Менеджмент проектов, проектирование, производство и контроль объединены в единой цифровой среде на платформе 3DEXPERIENCE».

ка, а вместе с ней увеличилась скорость и энергоэффективность рельсовых автомобилей — юнибусов. Таких нюансов много, и в совокупности они дают хороший результат.

Весь проект — это сложное сочетание самых разных решений: от архитектуры и биотехнологий до машиностроения и энергетики. Мы ведь предлагаем не просто машины, а линейные транспортно-инфраструктурные комплексы — городские, высокоскоростные междугородные и грузовые, — вместе с образом жизни, которые они обеспечивают. Наши юнибусы и инфраструктура не просто позволяют быстро и безопасно перемещаться — вокруг них можно организовывать линейные города. Если автомобильные дороги, по сути, решают только одну задачу — обеспечивают проезд автомобилей, то струнный транспорт заменяет автомобили более эффективными транспортными средствами, создает информационные и энергетические коммуникации, формирует зеленую энергосеть, благодаря чему сохраняется природа.

— **Как вы решили начать такой сложный технологический проект именно в Беларуси?**

— Самым важным фактором стало то, что Анатолий Эдуардович (Юницкий. — *Прим. ред.*) — белорус. И он действительно хочет, чтобы о его стране узнали во всем мире. В Беларуси еще с советских времен осталась очень сильная школа машиностроителей — все знают БелАЗ, МАЗ, МТЗ и многих других белорусских производителей. Как раз такого профиля работники нам и нужны. Даже если ты создаешь что-то инновационное, хочется опираться на надежных специалистов, которые общаются с тобой на одном языке. Анатолий Эдуардович разговаривает на языке и машиностроителей, и дизайнеров, и дорожников, и многих других профессий.

Развивать проект на Западе было бы гораздо сложнее: существует языковой барьер, к тому же там своя

модель работы над сложными технологическими задачами. Тебе двадцать раз возвращают незаконченную работу, и, по сути, приходится делать ее самому — только руками другого человека. У нас люди лучше подготовлены в этом отношении.

— **Чем должен отличаться работник вашей компании от работника традиционных промышленных предприятий?**

— Сотрудники, которые у нас работают, должны в первую очередь обладать абстрактным мышлением — чтобы видеть не только то, что прямо перед носом, но и то, что намного дальше.

— **Есть ли направления, где ваша компания сталкивается с кадровой проблемой?**

— Мало специалистов-машиностроителей и строителей, особенно в проектировании и строительстве предварительно напряженных мостов и эстакад. Мы постоянно ищем, ездим по институтам, берем иногда совсем молодых, сразу после учебы или даже с четвертого курса. Если преподаватели говорят, что у студента есть предпосылки к тому, чтобы стать хорошим специалистом, мы берем его на практику, приглашаем в нашу компанию. Показываем, как у нас все устроено, какие проекты существуют.

Недостаточно специалистов в транспортном машиностроении, но не в том, которое на традиционных заводах: нам нужны люди с творческим подходом. У нас все новое, и мы готовы услышать любые творческие идеи. Нужна мечта — мечта сделать что-то своими руками, придумать что-то новое и внедрить, чтобы знать: в этой машине есть мое изобретение. К сожалению, люди привыкли к тому, чтобы к восьми часам прийти на работу, покрутить гайки и пойти домой. Поэтому мы и берем молодежь на работу — у них еще не успели на заводах погасить фитилек креативности. Его мы и пытаемся разжечь.

— **Каковы перспективы проекта в Беларуси и мире?**

— Наша технология сегодня востребована в той или иной степени везде. Конечно, Беларусь — это далеко не основной рынок, здесь транспортные проблемы не ощущаются так, как в крупных городах, мегаполисах, где все в пробках стоит. Я сама долго жила в Москве, поэтому знаю, что такое пробки. В Минске в этом плане все замечательно. Когда сюда приезжают иностранцы, они восхищаются широкими свободными дорогами. В Париже, например, невозможно припарковаться, в исторических городах бывает просто не проехать.

В масштабе глобального рынка нам интересна Азия — там много активно развивающихся богатых стран, которые уже сегодня сталкиваются с серьезными проблемами в плане инфраструктуры, и у них есть большое желание их решить. Индия, ОАЭ, Индонезия — мы там уже бывали, с некоторыми представителями этих стран тесно работаем над рядом проектов.

Перспективы всегда зависят от нас самих. Главное — это сотрудники компании: они очень мотивированные люди, болеют за проект и на работе иногда почувствуют. Это значит, что у нас все получится. ■