

■ Разважанні пра сучаснасць

АДЧУЦЬ ГІГАНТА

Тэхнік-тэхнолаг навучыўся змагацца з цяжкасцямі, узначаліў завод і стаў Героем Беларусі

Гэта разумны і моцны чалавек, які змог падняць найбуйнейшае прадпрыемства краіны ў самыя цяжкія часы — на пачатку незалежнасці. Напэўна, яго з'яўленне ў Беларусі было невыпадковым. Прыехаўшы з Яраслаўскай вобласці Расіі, ён мог бы вярнуцца назад і працаваць зусім у іншым месцы, аднак лёс пакінуў яго ў Сінявокай. **Герой Беларусі, доктар тэхнічных навук, дырэктар навукова-практычнага цэнтра «Кар'ерная тэхніка» дзяржаўнай навуковай установы «Аб'яднаны інстытут машынабудавання Нацыянальнай акадэміі навук Беларусі» Павел МАРЫЕУ** расказаў нашаму карэспандэнту некалькі фактаў з гісторыі Беларускага аўтамабільнага завода, краіны і свайго жыцця.



Фота Аляксандра ШАБЛЮКА

ла маёй самай галоўнай задачай на пасадзе дырэктара завода.

яўнасць калектыву аднадумцаў-прафесіяналаў могуць забяспечыць поспех.

СЫН МАЗа

— Мой прыход на БелАЗ быў банальным. Я тады думаў толькі пра тое, як трапіць на аперцыю. Атрымаўшы траўму ў арміі, я паехаў у Інстытут артапедыі, які знаходзіўся ў Мінску. Але была вялікая чарга, і чакаць трэба было паўгода. Не хопала грошай вярнуцца ў Расію, а БелАЗ толькі пачынаў сваю працу. Першы раз на заводзе я апынуўся ў снежні 1958 года. У студзені 1959-га я ўжо прасіўся на працу, а з лютага стаў работнікам. Само прадпрыемства было толькі ў жніўні 1958-га арганізавана. Нарадзілася яно фактычна на базе цэха цяжкіх машын Мінскага аўтамабільнага завода. Чаму я выбраў менавіта гэты завод? Ува мне заўсёды была тэхнічная жылка, і мне падалося, што гэта насамрэч унікальная прадукцыя. Я быў упэўнены, што тут будзе заўсёды цікава. І чаканні юнацтва спраўдзіліся.

СПРЫЯЛЬНЫ ЧАС

— Першы самазвал меў грузпадымальнасць 25 тон. У той час сярэд астатніх аўтамабіляў ён здаваўся гігантам. Але гэта была не гігантаманія, а перыяд, калі ў СССР практычна паўсюль ішлі сур'ёзныя будоўлі — гідраэлектрастанцыі, металургічная вытворчасць, здабыча сыравіны. З'яўляліся кар'еры, а побач з кар'ерамі гарады. Таму прадукцыя завода адразу стала актуальнай.

ШМАТ ІНТЭЛЕКТУ

— Усё пачыналася з 700 чалавек. Аднак тыя задачы, якія стаялі перад прадпрыемствам, зразумела, патрабавалі большай колькасці работнікаў. І асабліва спецыялістаў. Калектыву фарміраваўся не толькі з беларусаў. Шмат прыехала іх з Расіі. Тут патрэбны былі розныя спецыяльнасці, і не заўсёды нашы ВНУ маглі іх падрыхтаваць. Таму ехалі сюды з

Масквы, Казані і іншых гарадоў. Для стварэння такой тэхнікі патрабаваліся новыя думкі, новыя падыходы. І калектыву нараджаўся адразу здаровым. Жыццё пацвердзіла, што калі аб'ект створаны добрымі канструктарамі і адпавядае ўсім патрабаванням, якія ад яго чакаюць, то гэта поспех усяго прадпрыемства. Толькі ў такім выпадку можна атрымаць і добрыя эканамічныя вынікі. Сапраўды, у «БелАЗах» шмат інтэлекту.

ЗАВОД=ГОРАД

— Першае маё ўражанне ў Жодзіне — там не было ў той час ніводнага квадратнага метра асфальту. Развіццё завода і горада ішло па адным праекце. Вытворчасць нараджала горад. Таксама мне вельмі пашчасціла, што на заводзе сабраліся самыя высокакваліфікаваныя кадры, сярод якіх цяжка было не навучыцца таму, што яны ўмеюць. Гэты калектыву адразу быў дзвеззодольным. Шмат было таленавітых людзей. Узорам для мяне стаў першы дырэктар — Мікалай Дзеравянка. Ён не заканчваў ніякіх інстытутаў, але меў выключныя арганізатарскія здольнасці. Яго мабільнасць дазваляла займацца і прадпрыемствам, і будаўніцтвам горада.

РЭСУРСЫ ПАДАРАЖЭЛІ

— Вялікія запасы на складах — гэта ненармальна. І звязана гэта з абстраўненнем становішча ў свеце. Няма спакою. Гэта прывяло да з'яўлення рынкаў, росту недаверу. Але доўга так не будзе цягнуцца. Галоўны рынак для нашых самазвалаў — гэта, безумоўна, Расія. Бо там здабываецца больш за ўсё сыравіны. І дадатковыя рынкі, якія мае БелАЗ, займаюць нязначную долю. Не таму, што якасць машын горшая, а таму, што там патрэба меншая. А рэсурсы скарачаюцца. Іх стала больш дарага здабываць, таму патрэбны машыны з меншым коштам і большай функцыянальнасцю.

ПРА НЕЗАЛЕЖНАСЦЬ

— Як кажа наш Прэзідэнт, незалежнасць — гэта не проста лозунгі, а магчымасць нечага дасягнуць. І мы сваёю незалежнасцю скарысталіся вельмі рацыянальна. Бо былі вызначаны правільныя прыярытэты развіцця: харчаванне, эксарт, жыллё, інвестыцыі і інавацыі. І гэта дазволіла аб'яўлены суверэнітэт пацвердзіць справамі.

ПРА ЗВАННЕ ГЕРОЯ

— Для мяне ўзнагарода стала нечаканасцю. Якраз у поўным разгары быў праект рэканструкцыі, паступіла новае абсталяванне, мы падрамантавалі цэхі. Стварылі некалькі новых мадэляў. І раптам — наведанне завода Прэзідэнтам. Ведаецца, мы ж усю мадэрнізацыю рабілі без прыцягнення сродкаў дзяржавы. Узялі замежныя крэдыты. Дзяржава дапамагла гарантыямі вяртання. Такое было ўпершыню. І мы змаглі даказаць перад заходнім банкам, што разлічымся. Потым гэта стала прыкладам для іншых прадпрыемстваў. Прэзідэнту ўсё спадабалася, і ён вельмі хутка прыняў рашэнне аб маім узнагароджанні. Яго, відаць, уразіла тое, што ў той час, калі ўсе патрабуюць ад дзяржавы дапамогі, на нашым заводзе ў яго нічога не просяць. Гэта быў адзін з першых вопытаў гаспадарання ў рынковых умовах.

УСЁ РОЎНА ШТО НА ЛЕГКАВІКУ

— Я кіраваў «БелАЗамі». Аднак толькі на палігоне. На жаль, за руль 450-тонніка я не садзіўся. У мяне ёсць правы на кіраванне легкавым аўто, і ў фізічным плане ніякай розніцы няма — што легкавік, што самазвал. Усе нарматывы высілкаў адносна павароту руля, націскання педалю выкананы па стандартзе аўтамабіля. Адзіная незвычайнасць — у габарытах. Іх трэба адчуваць праз люстэркі.

Уладзіслаў КУЛЕЦКІ.
kuletski@zviazda.by

ІНАВАЦЫІ ВЫРАТАВАЛІ

— Лёгка ніколі не было. Асабліва ў пачатку 1990-х. Сёння мы гаворым пра эканамічны крызіс. А тады гэта быў і эканамічны, і палітычны крызіс. Неабходна было ўспомніць, для чаго і каго мы робім сваю прадукцыю. Вядома, што для заказчыка. І мы пайшлі да яго. Больш уважліва высветлілі, чаго не хапае нашым машынам. У выніку мы перагледзелі і канструктарскія, і тэхналагічныя рашэнні. Выйшлі ўрэшце на праект рэканструкцыі. Менавіта тады быў створаны зачыны для з'яўлення ў будучыні больш буйных машын. У нейкім сэнсе ўжо тады мы задумаліся пра 450-тоннік. Хаця максімальнымі тады былі 180-тонныя самазвалы. Самі лічбы не называліся, але ўсе разумелі, што будучы большыя машыны. Габарыты карпусоў будавалі з улікам таго, каб мог выехаць аўтамабіль грузпадымальнасцю ў 300 тон. Гэта яркі прыклад, што дзякуючы інавацыям можна аднавіць свае пазіцыі і нават падняцца вышэй. А ўвогуле, захаванне калектыву ста-

ПАКУЛЬ НЕ ПРЫЦІСНЕ

— Давайце паглядзім, якія сёння праблемы ў прадпрыемстваў: практычна няма свежых ідэй. Доўгі час выкарыстоўвалася тое, што было назапашана ў папярэднія гады — і па канструкцыях, і па тэхналогіях. А гэта — вычарпальная крыніца, і сёння практычна няма пунктаў росту для развіцця. Калі мы не зоймемся інавацыямі, як бы ні было цяжка ў фінансавым плане, пераходзім на новыя віды прадукцыі, то старое нас пацягне на дно. Дзейнасць большасці прадпрыемстваў накіравана на захаванне жыццяздольнасці ўвогуле, а не на ўкараненне інавацыйных распрацовак. Іх стратэгічныя планы развіцця не прадугледжваюць такіх падыходаў. На жаль, у нас больш жывучы прынцып «пакуль не прыцісне». Але ён бесперспектыўны, і без змен айчынная прамысловасць не зможа пераадолець адставанне ад сусветных вытворцаў. Відавочна, што толькі глабальныя задачы і толькі добра пралічаны бізнес-план, веданне сваёй рыначнай нішы, на-

■ Будні прафесіяналаў

МАЙСТРЫ НА КОЛАХ

Вадзіцелі аўтобусаў «Мінсктранса» паспаборнічалі за званне найлепшага

Конкурс прафесійнага майстэрства «Мінскі майстар», які ўпершыню быў праведзены ў 2004 годзе сярод усіх рабочых спецыяльнасцяў, стаў неад'емнай часткай сталічнага жыцця.



Каб заяваваць званне найлепшага вадзіцеля аўтобуса, канкурсантам прыйшлося сур'ёзна пастарацца. Змейка, паркоўка заднім ходам, бокс, прыпыначны пункт — гэта далёка не поўны спіс элементаў, якія неабходна было выканаць на паласе, і ўсё гэта — на хуткасць! Конкурс праходзіў на тэрыторыі аўтобусага парка №6 на аўтобусах «МАЗ-103» (кароткі) і «МАЗ-105» («гармонік»). Дарэчы, маршрут да апошняга моманту трымаўся арганізатарамі ў сакрэце.

І вось у прызначаны час пачынаецца першы этап —



праверка ведаў ПДР, а таксама кантроль на алкаголь. Кіроўцы садзяцца за руль. Ніколі не думаў, што аўтобус здольны выконваць такія «фігуры пілатажу», але, верагодна, вадзіцелі дазволілі сабе тое, чаго ніколі не зрабілі б на працоўным маршруце: заносы, «дрыфт» і высокую хуткасць.

Сёлета, дарэчы, у конкурсе ўпершыню прымалі ўдзел жанчыны. Акрамя таго, былі запрошаны ўдзельнікі з Масквы і Санкт-Пецярбурга.

Кіроўца аўтобусага парка №5 Яўген КОВЕЛЬ ужо шэсць гадоў удзельнічае ў гэ-

тым конкурсе і заяваваў нямаля прызоў, у тым ліку і званне «Мінскі майстар-2013», але спрынт на «МАЗ-105» выйграў упершыню. «Першы раз удзельнічаў у конкурсе: вырашыў проста паспрабаваць свае сілы, і ў мяне нядрэнна атрымалася, а потым уцягнуўся», — кажа мужчына. Працуе кіроўца на новым аўтобусе на маршруце №1.

Дзяўчат-вадзіцеляў у спаборніцтве ўдзельнічала не так шмат, аднак канкурэнцыя была не меншая, чым у мужчын. **Вольга МАРЧУК з аўтобусага парка №7** перамагла

сярод жанчын: «Сама вырашыла паспрабаваць свае сілы ў гэтым спаборніцтве, і ўсё вельмі спадабалася. Цяпер хачу выступіць і ў наступным годзе, ёсць да чаго імкнуцца ў прафесійным плане».

Варта адзначыць, што пераможцы атрымалі не толькі дыпламы і медалі, але і нядрэжныя грашовыя ўзнагароды. Арганізатары паклапаціліся, каб ніхто з удзельнікаў не застаўся без падарунка.

Сяргей НІКАНОВІЧ.
Фота аўтара