

Светлана МАРКОВА

■ На V Форуме регионов Беларуси и России один из крупнейших контрактов заключил «Могилевлифтомаш».

ЭКСПОРТНЫЙ ВАРИАНТ

Думаете, на лифте только между этажами многоэтажек кататься можно? Могилевчане умудрились подняться на нем на небывалый уровень сотрудничества с российскими регионами. Этот рынок для предприятия был и остается ключевым. В прошлом году «Могилевлифтомаш» поставил в соседнюю страну 7,8 тысячи лифтов. За девять месяцев этого года - уже 6,1 тысячи. Динамика экспорта - многообещающая. К тому же на недавнем форуме белорусский производитель заключил контракт с «Производственным объединением НЛМ» из подмосковной Электростали на пятьсот миллионов российских рублей.

- Договор предусматривает поставки около двух тысяч лифтов в год, - уточнил детали заместитель генерального директора по коммерческим вопросам Сергей Чертков. - Это новый виток в наших экономических отношениях. Раньше поступления могилевских лифтов в Электросталь были разовыми, а сейчас мы говорим о контракте на три года.

Более того, в Электростали уже прописалось одно из трех совместных предприятий «Могилевлифтомаша». Есть на территории России еще четыре сборочных производства. Активно действуют дилерская сеть и сервисные центры, охватывая практически все российские регионы - от Калининграда до Владивостока.

- В домах и на предприятиях нашего города работает 3,6 тысячи лифтов. Из них больше двух тысяч - белорусского производства, - под-

ДВИЖЕНИЕ ВВЕРХ

считал, выступая на могилевском форуме, глава Тульской торгово-промышленной палаты Юрий Агафонов. - Они требуют сервиса, обновления. Понятно, что в этом деле без участия партнеров из Синеокой не обойтись.

СОЮЗНЫЙ ПОДЪЕМНИК

Предприятие в Могилеве строилось в конце 60-х годов прошлого века - в годы жилищного бума в СССР. С расчетом, что оно обеспечит нужной техникой всю европейскую часть страны и ближнее зарубежье. Несмотря на то, что той страны уже давно нет, рынок сбыта никуда не делся.

- К 2020 году в соответствии с требованиями технического регламента Евразийского экономического союза в России должно быть полностью заменено устаревшее лифтовое оборудование, - поясняют в Посольстве Беларуси в РФ. - Ожидается значительное увеличение спроса на лифты и в связи с реализацией в Москве программы реновации жилья. В июне этого года в Москве подписали документ о создании совместного предприятия «Могилевлифтомаша» и «Воздухотехники» (структурного подразделения строительного комплекса Москвы). Договорились поэтапно двигаться от производственной кооперации к созданию в российской столице полноценного совместного предприятия по выпуску лифтов последнего поколения.

Подъемники для жилых домов - не единственное, что может поставлять на рынок Союзного государства «Могилевлифтомаш».

- В последние годы освоили выпуск подъемников нового типа - для строителей, людей с ограниченными возможностями. Перечень новой продукции дополнили эскалаторы

и траволаторы, - рассказал генеральный директор «Могилевлифтомаша» Борис Ковалевский. - Последние, кстати, оценить в деле можно в торговых центрах, в Минском метрополитене. Надеемся, что такими бесступенчатыми дорожками заинтересуются и российские партнеры.

О качестве белорусских лифтов говорит и тот факт, что «Могилевлифтомашу» доверили оснащение подъемниками таких стратегических объектов, как АЭС. Например, на строительной второй очереди Ленинградской атомной электростанции было отгружено около 20 лифтов - начиная от малых грузовых и заканчивая подъемником в реакторный отсек. Недавно подобный заказ был выполнен и для Белорусской АЭС.

Предприятие весьма интересно и с точки зрения промышленного туризма. Большинство операций на производстве выполняется автоматами. А самый интересный объект - 84-метровая башня для тестовых испытаний. В ней одновременно можно «гонять» по этажам до 16 лифтов разной конструкции. Самая длинная испытательная шахта - от первого этажа до крыши - для тестирования скоростных лифтов. Впечатления от поездки незабываемые. В конце пути - небольшой бонус. С крыши башни весь Могилев виден как на ладони.



В Могилеве умеют делать подъемники даже для самого хрупкого груза.

СПРАВКА «СВ»

Первые пассажирские кабины «Могилевлифтомаш» образца 1970 года смонтировали в Доме Советов - здании местного облисполкома. За эти годы на предприятии выпустили около трехсот тысяч лифтов. Сегодня каждый месяц добавляют к этому количеству еще по тысяче. При этом два из трех белорусских подъемников отправляются в Россию. «Могилевлифтомаш» входит в топ-3 основных поставщиков лифтового оборудования на российский рынок. В советские времена предприятие выпускало только два вида лифтов: обычные пассажирские и грузовые. Сегодня модельный ряд - около двухсот устройств грузоподъемностью от 100 кило до 6 тонн.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Владимир СТЕПУК, временный поверенный в делах Республики Беларусь в РФ:

- На российском рынке широко известен бренд «Могилевлифтомаш». В этом году провели переговоры с потенциальными партнерами предприятия в Российской Федерации. Нашли взаимопонимание. Многие договоренности вылились в контракты, подписанные во время V Форума регионов. Самым перспективным направлением экономического взаимодействия

дипмиссия видит создание совместных предприятий.

«Союзный лифт», условно назовем его так, будет востребован. Только емкость рынка Москвы и Московской области составляет порядка десяти тысяч пассажирских лифтов в год.

С учетом всех преимуществ Евразийского экономического пространства и сложившейся кооперации с российскими партнерами «союзный лифт» сможет не только закрепиться на рынке, но и даст возможность конкурировать с западными производителями.

Окончание. Начало на стр. 3.

ИЗ ПАСТУХА В МИНИСТРЫ

Судьбы многих героев еще раз доказывают, в советской системе не было заведомых аутсайдеров. Знаменитые слова из песни «молодым везде у нас дорога» отражали ту реальность. Взять, например, **Кондрата Тереха**. Мальчишка из беднейшей крестьянской семьи, пасший коз и свиней. Хотел бросить школу, поскольку у родителей элементарно не было денег его учить (три года в школу ходил в кальсонах, не на что было купить штаны!). Но в 51 год он стал министром торговли крупнейшей в мире страны.

Путь был таков: окон-



ЭЛИТНЫЙ БАТАЛЬОН КНИЖНАЯ ПОЛКА

чил семилетку с отличием. «А давай к нам, - предложил ему главбух сельпо. - Нам нужен писарь, а почерк у тебя хороший». Кондрат и представить не мог, что торговля станет делом его жизни. Потом техникум. Заочный институт. Тереха вывел на новый уровень потребкооперацию в БССР. За опытом приезжали со всего Союза. В заброшенных городских и сельских подвалах открывались кафе и магазинчики. В 1984 году прогрессивный «торгаш» стал заместителем Председателя Совета Министров БССР. Вскоре на него положили

глаз в Кремле. Вопрос решался на политбюро в 1986 году. Решающее слово было за **главой МИД Громыко**. «Утвердить», - сказал Андрей Андреевич. Белорус поддержал белоруса. Но не по блату, а за исключительные деловые качества.

БИЛЕТ К ЗВЕЗДАМ

История **космонавта Владимира Коваленка** тоже уникальна. Он единственный, кто пришел в звездный отряд из транспортной авиации, а не из пилотов истребителей. Коваленок летал на военно-транспортном Ан-12. Мечтал о звездах. Не раз совершал полеты на поиск и эвакуацию вернувшихся на Землю космических аппаратов. И вот - шанс. Вызывают в Москву. С детства физически крепкий, он успешно прошел медкомиссию, но в списке зачисленных в отряд его не было. Не сдался. Коваленок сжал зубы и волю. Через два года все-таки добился своего, получил

звездный допуск. Готовясь к экспедиции, заочно закончил Военно-воздушную академию. Первый полет - сентябрь 1979 года. Коваленок - командир экипажа. Отработали на орбите нормально. На обратном пути едва не случилась трагедия. Оказалось, оператор связи - раззява напутал с командами, и парашют спускаемого аппарата, с дикой скоростью несшегося к Земле, раскрылся с большим опозданием. Еще бы чуть-чуть и...

Его второй полет вошел в историю космонавтики. Дело в том, что эритроциты в крови человека полностью обновляются за 120 суток. Коваленок вместе с **Александром Иванченковым** должны были провести на орбите на 20 дней больше. Риск серьезный: никто не знал, какие изменения в их организме могут произойти. Выживут ли они вообще? До них так долго в космосе человек еще не бывал. Своим крайне рискованным, но успешным экспериментом они открыли дорогу для длительных космических экспедиций.

О таких людях эта книга.