

КАРЬЕРНЫЙ РОСТ

Кристина ХИЛЬКО

■ В эти дни БелАЗ празднует 70-летие.

«ЛЕГО» ДЛЯ ВЕЛИКАНОВ

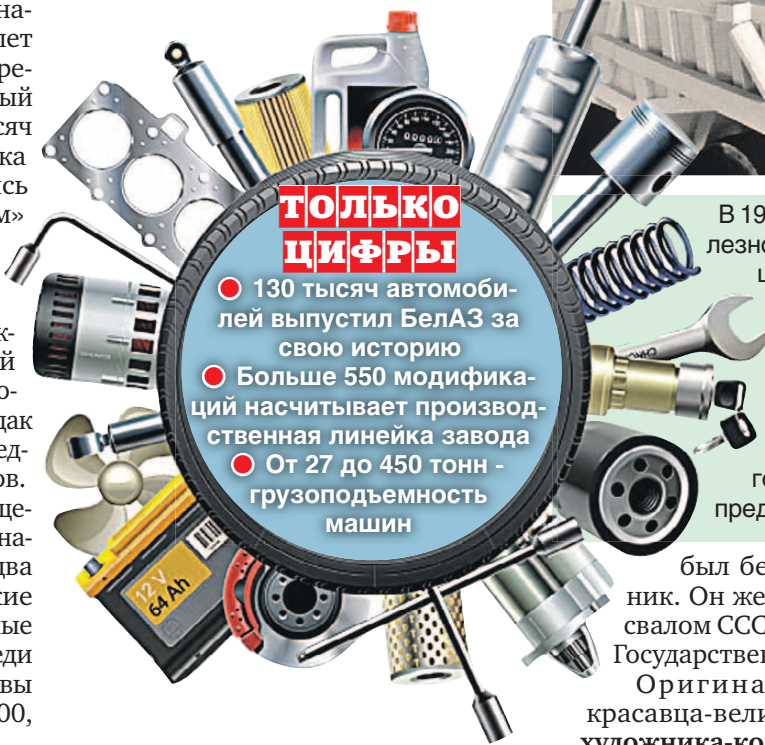
Завод похож на небольшой город с магазинами, столовыми и производственными цехами-«высотками». Даже свой общественный транспорт есть. Да и сам городок Жодино вырос уже вокруг автогиганта. Если «БелАЗ» перешагнул за седьмой десяток, то населенному пункту на пятнадцать лет меньше. За полвека предприятие превратило его в крупный промышленный центр. При населении всего в 60 тысяч он закрывает треть мирового рынка карьерных самосвалов, соревнуясь с американским «Катерпиллером» и японским «Камацу».

В честь дня рождения нас пустили в самое сердце производства - на сборочный конвейер. В воздухе характерный запах металла и машинной смазки. Вдруг земля под ногами задрожала, как при землетрясении балла эдак в четыре. Оказалось, запустили очередной двигатель для машин-великанов. Рев разносится по всей округе. Помещение конвейера похоже на огромный набор конструктора «Лего» - колеса в два человеческих роста, циклопические детали кабин и кузовов, выкрашенные в фирменный желтый цвет... Посреди этих гор медленно движутся остовы будущих покорителей карьеров - 200, 300 и даже 450-тонников.

- Это, конечно, уже не те первые жодинские машины, которые выпускали под маркой «МАЗ-525», - хвастаются рабочие у сборочной ленты. - У тех конструкция была упрощена до предела. Жесткий приварной мост, никаких гидроусилителей и пневмоподвесок не было и в помине. При езде по скальным карьерам трясло так, что шоферы крутили баранку стоя. Под нагрузкой горели тормозные накладки, от вибрации выходили из строя приборы.

НАЧИНАЛИ С МАЛОГО

В собранном виде эти богатыри впечатляют еще больше. Они тут везде. Уже рядом с проходной на постаменте установлен настоящий самосвал. Первая машина, выпущенная под собственной маркой, 27-тонный «БелАЗ-540». Из заводских ворот он выехал в сентябре 1961 года и почти двадцать лет был визитной карточкой не только производителя, но и всех больших советских строек.



ТОЛЬКО ЦИФРЫ

- 130 тысяч автомобилей выпустил БелАЗ за свою историю
- Больше 550 модификаций насчитывает производственная линейка завода
- От 27 до 450 тонн - грузоподъемность машин

Тогда рабочими лошадками были в основном семитонники. А тут грузоподъемность почти в четыре раза больше! Без «БелАЗа» невозможно представить ни возведение многочисленных ГЭС, ни прокладку крупных магистралей, ни карьерные работы. Даже в кино снимался. Помните сцену из «Королевы бензоколонки», где Людмила Добрыневич залила в бак грузовика 370 литров, а водитель уехал, не заплатив? Это как раз

За 70 лет конструкторы БелАЗа создали больше 550 модификаций самосвалов.



В 1948 году около железнодорожной станции Жодино возвели первые производственные цеха завода торфяного машиностроения «Торфмаш». Спустя три года начали выпуск дорожных и мелиоративных машин: поливалок и кусторезов. Тогда «Торфмаш» стал «Дормашем».

Первые самосвалы «МАЗ-525» грузоподъемностью 25 тонн сошли с его конвейера 5 ноября 1958 года, акkurat к празднику Октябрьской революции, а их разработка началась еще в 1947 году на Ярославском автомобильном заводе. В апреле 1958 года предприятие получило имя «Белорусский автомобильный завод».

ИЗ ИСТОРИИ ВОПРОСА

был белазовский 27-тонник. Он же стал первым самосвалом СССР, который получил Государственный знак качества. Оригинальный дизайн красавца-великана - разработка художника-конструктора Валентина Кобылинского.

- Всегда уважал в форме «рабочей» и старался выявить ее красоту. Для меня «540-й» - это карьерный корабль, - рассказывал Кобылинский, показывая на кабину, похожую на капитанскую рубку. - Сначала всегда делали модели 1:10. На заводе был хороший модельщик-«деревянщик», красивый кучерявый парень, но совершенно неграмотный, чертежей не понимал. Я ему объяснял на пальцах, что и как надо сделать. Но, как ни странно, все получалось.

та. Под снимком короткая ироничная подпись: «Западу, бесспорно, приходится поднять свой взор на Восток».

За прошедшие десятилетия «БелАЗ» вырос по грузоподъемности с 27 до 450 тонн. Создано более 550 модификаций самосвалов, которые знают на всех континентах. Мексиканский национальный институт маркетинга в 1995 году присудил «БелАЗу» «Международную бриллиантовую звезду качества».

Только за последние неполные пять лет завод отгрузил продукции на три миллиарда долларов. Белорусские богатыри добывают алмазы, уголь и другие полезные ископаемые в Зимбабве, Марокко, Бангладеш, на Филиппинах. После некоторого перерыва желтые большегрузы с радостью встречают в Грузии, Румынии, Иордании.

Но главный рынок для «БелАЗа» - Россия: к соседям направляется около 65 процентов продукции.

- В этом году планируем выйти на рекорд, - делится планами директор завода Петр Пархомчик. - Превысить показатель в один миллиард долларов по экспорту, а по объему продаж карьерных самосвалов грузоподъемностью 90 тонн и выше выйти на уровень не меньше 800 машин.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ



Петр ПАРХОМЧИК, генеральный директор управляющей компании «БЕЛАЗ-Холдинг»:

- Среди мировых конкурентов производим самую широкую линейку карьерных самосвалов. За свою историю БелАЗ отгружал продукцию в восемьдесят стран. В наши дни ежегодно поставляем технику больше чем в три десятка государств. Реализуем ряд прорывных проектов, укрепляющих промышленный и технологический потенциал страны.

ОТ ЗИМБАБВЕ ДО ФИЛИППИН

Мировой успех к БелАЗу пришел в 1957 году, когда карьерный самосвал из Жодина привезли на международную выставку в Копенгаген. Известная датская газета Politiken вышла тогда с фотографией на обложке, где бизнесмен Генри Форд II с интересом рассматривает железного гиган-



1950 год

Поливочная машина «ПМ-150» на базе «ЗИС-150». На таких авто специализировался завод в первые годы работы.



1963 год

«БелАЗ-548» (40 тонн). Эта машина выпускалась в пяти модификациях, в том числе был «северный вариант».



1970 год

Дизель-троллейбус «БелАЗ-7524-792». Грузоподъемность - 65 тонн. Этих машин выпустили около десятка штук. Их эксплуатация оказалась нерентабельной.