

устранить недоработки. Но волна, прокатившаяся по республике, сильно отразилась на репутации завода. После этого во многом изменился и стиль работы Владимира Алексеевича. Вместо слова «Я» стал больше говорить «Мы».

В 1969 году я был избран вторым секретарем Заводского райкома КПБ, а в 1976 переведен на работу в ЦК КПБ. Но по-прежнему поддерживал постоянную связь с заводом, с Владимиром Алексеевичем.

Осенью 1977 года мне позвонила Елена Николаевна, жена Рожкова, и сказала, что Владимира Алексеевича положили в инфекционную больницу с подозрением на острый гепатит. В действительности болезнь была более серьезной, его просто таким образом обнадеживали. В январе 1978 года его перевезли в лечкомиссию. На заводе постоянно следили за состоянием его здоровья, часто навещали, обнадеживали. За день до

его смерти я зашел к нему в палату. Он протянул мне руку и спросил теплая ли она. Я ответил утвердительно. «Значит прорвемся!» — сказал он. Он очень любил жизнь.

Ушли из жизни и многие его соратники, с которыми он возводил Минский моторный завод, или как тогда называли — завод Рожкова. Жаль, что это название не утверждено официально.

Они были и остались первыми!

Дальше эстафету завода понесли директора Иван Демьянович Семак (18.03.78—23.06.88); Иван Яковлевич Воробьев (23.06.88—11.02.93); Карл Игнатьевич Шавловский (12.02.93—4.03.99). Сегодня ведет коллектив завода к новым высотам заслуженный работник промышленности БССР Иван Николаевич Лобач.

Счастливого пути!

А.Б. Зуев

НАШ КОЛЛЕКТИВ СПОСОБЕН ДОСТИЧЬ ЕЩЕ БОЛЬШИХ ВЕРШИН

Н.И. Лобач, генеральный директор УП «ММЗ»

К оценке работы нашего коллектива я подходил всегда строго и требовательно. Потому что знал и знаю, что он способен на большее. Ведь здесь работают высококлассные специалисты с многолетним трудовым опытом, творческий потенциал которых позволяет достичь еще больших вершин. Однако скажу, что 40-летний юбилей нашего предприятия мы встречаем с неплохими показателями. Приведу несколько цифр, которые характеризуют работу коллектива ММЗ за 6 месяцев т. г. На сборочных конвейерах завода было собрано 28 тысяч 165 дизелей, реализовано потребителям в Беларуси, а также странах ближнего и дальнего зарубежья—28004. Мы произвели товарной продукции на сумму 83 млрд. 101 млн. 435 тысяч рублей. К аналогичному периоду прошлого года объем производства продукции составил по объединению—106,3 процента, по головному заводу—105,5. Рентабельность произведенной продукции за 6 месяцев т. г. равняется 9,7 процента, а производительность труда—100,8.

Поскольку Минский тракторный завод по-



прежнему остается основным потребителем наших дизелей, хотя его доля в объемах продаж и снизилась до 40 процентов, к числу достижений коллектива я хочу отнести выпуск для МТЗ сертифицированных по европейским стандартам «зеленых» двигателей, которыми он комплектует свою технику для поставок на рынки дальнего зарубежья.

Несомненно, большим достижением моторостроителей я считаю внедрение наших дизелей на автомобильный рынок. Выполнение этой задачи потребовало от нас

большого напряжения сил. Не скрою, что многие считали, что ничего хорошего из затеи превращения тракторного дизеля в автомобильный не выйдет. Однако мы доказали обратное.

Одним из последних достижений коллектива можно также считать значительное увеличение денежной составляющей в расчетах, как с потребителями моторов, так и с партнерами по кооперации. Если бы не подкачали наши белорусские коллеги, то мы могли бы и вообще исключить бартерные операции во взаиморасчетах.

Здесь можно выделить главное — нам удалось

добиться присутствия дизелей ММЗ на рынках различной техники: сельскохозяйственные тракторы, автомобили, автобусы, комбайны, коммунальная и лесозаготовительная техника, компрессорные и энергоустановки. Конечно, основным нашим партнером из стран ближнего зарубежья является Россия. Но и на Украину в этом году мы увеличили поставки дизелей в 3 раза, в частности, на Южный машиностроительный завод, Полтавский турбомеханический завод. Из российских потребителей в этом году значительно активизировало потребление наших моторов ОАО «Павловский автобус». Развивается сотрудничество с Горьковским автомобильным заводом. Восстанавливает прежние объемы АМО «ЗИЛ». Его заявка на этот год составила 10 тысяч дизелей в сравнении с прошлогодними 6 тысячами.

Что же касается стран дальнего зарубежья, то здесь мы тоже постепенно набираем темпы. В этом году мы экспортируем наши дизели и запасные части к ним в 12 стран дальнего зарубежья. Основные наши торговые партнеры среди них—Германия, Куба, Пакистан, Венгрия.

Во время посещения завода Президентом РБ А.Г. Лукашенко поставлена задача: к 2006 году автомобили МАЗа комплектовать двигателями ММЗ. Это значит, что от нас ждут более мощного дизеля, чем мы выпускали до сих пор.

Думаю, что первый опытный образец двигателя мощностью до 350 л. с. мы получим уже в этом году. Что же касается 155-сильных моторов для среднетоннажных автомобилей МАЗа и ЗИЛа, есть уверенность, что в 2004 году мы сможем приступить к их серийному выпуску. Еще один мощный мотор — 280 л. с. — отправлен для испытаний на Минский тракторный завод. Его установят на трактор МТЗ-2825.

Помимо перечисленных выше задач по увеличению мощности выпускаемых дизелей нам необходимо продолжить работу по дальнейшему внедрению в автомобильный рынок шестицилиндровых моторов. Некоторые шаги, направленные на перспективу, мы уже предприняли. С сентября прошлого года начались первые поставки «шестерок» ЗИЛу для установки их на среднетоннажный автомобиль. В этом году мы должны поставить на ЗИЛ более 200 таких моторов. Необходимо увеличить выпуск «шестерок» и для МАЗа. Кстати, ГАЗ опробует опытный образец нашего 4-цилиндрового дизеля на новом своем автомобиле под названием «Валдай».

Одной из важнейших задач, которая сейчас

ставится перед коллективом завода, я считаю продолжение работы по сертификации наших дизелей. С 2004 года мы должны обеспечить в полном объеме выпуск сертифицированных по европейским стандартам двигателей для автомобильной отрасли страны, а для тракторных дизелей—по нормам ЕС и ЕПА.

Наконец, перед коллективом стоит серьезнейшая задача по совершенствованию уровня качества выпускаемых дизелей. Потому что этот показатель, наряду с ценовым фактором, определяет конкурентоспособность продукции на рынке. И у нас он еще не достиг достаточно высокого уровня. А чтобы добиться желаемого результата, т. е. повышения надежности и долговечности дизелей, каждому работнику нашего многочисленного коллектива необходимо пересмотреть свое отношение к труду.

Мы очень серьезно относимся к вопросу культуры производства, от чего напрямую зависят условия комфортности труда. К тому же сейчас много средств вкладываем в развитие производства, его техническое переоснащение. Выпуск двигателей, сертифицированных по европейским стандартам, требует не только качественно новой комплектации, но и соответственно другой, высшей организации труда, более ответственного отношения к работе каждого члена нашего коллектива. Процесс технического переоснащения производства—мероприятие очень дорогостоящее. По нашим подсчетам, он потребует вложения более 40 миллионов долларов. Конечно, мы рассчитываем и на помощь государства, но все же основные средства должны заработать собственными силами. Значит, необходима строжайшая экономия, контроль и учет во всем, уменьшение издержек производства, а также потеря от бесхозяйственности, расхлябанности, от воровства. Сейчас вся комплектация к двигателю стоит очень дорого. Значит, мы не должны ею разбрасываться, а, наоборот, должны беречь каждую единицу.

Добросовестный высокопроизводительный труд должен достойно оплачиваться. Я думаю, что мы близки к выполнению и этой задачи. Средняя заработная плата работающего за июнь на ММЗ составила 343388 рублей. Однако, чтобы обеспечить более высокий уровень заработной платы, мы должны исключить все потери, которые еще имеем на сегодняшний день.

В социальной сфере нам максимально удалось сохранить то, что мы имели раньше. Дальше будем совершенствовать ее и развивать. Мясопере-

рабатывающий цех, комбинат общественного питания, производственно-торговый дом «Мотор» — задачи этих объектов социальной сферы направлены на улучшение обслуживания заводчан в части обеспечения их продуктами питания высокого качества и по доступной цене. Практически во всех точках торговли и общепита заводчане имеют возможность приобретать продукты питания в счет заработной платы. Могу сказать, что лучше стало работать и наше подсобное сельское хозяйство «Дягили».

Санаторий-профилакторий «Мечта», детский оздоровительный лагерь «Теремок», база отдыха «Лесная Веретейка», заводская медсанчасть — услуги этих учреждений направлены на оздоровление и организацию отдыха моторостроителей. К ним же можно отнести и физкультурно-спортивные комплексы, которые нам удалось сохранить и которые приводятся в надлежащий порядок. Заводские общежития тоже требуют

постоянного внимания и заботы. Думаю, что дальнейшее развитие этих объектов социальной сферы будет направлено на благо всего коллектива моторостроителей.

Каждому из работников нашего предприятия, я надеюсь, не безразличны результаты своего труда и каждый заботится о высокой марке нашего дизеля. Сегодня на Минском моторном заводе трудятся полторы тысячи почетных ветеранов нашего предприятия, более 2,5 тысячи заводчан имеют стаж работы на ММЗ более 15 лет. Они преодолевали с заводом все трудности и невзгоды, оставались верны нашему коллективу в любых обстоятельствах. Их вклад в развитие моторного производства нельзя недооценить. Их примеру следуют и те, кто недавно переступил порог завода. Я благодарю всех заводчан за их добросовестный труд.

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ДИЗЕЛЕЙ — НАША ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА

О.Е. Жданович, технический директор — главный инженер УП «ММЗ»

Наше производство всегда развивалось в соответствии с требованиями времени, начиная с момента создания самого первого двигателя. В этом можно убедиться, проследив за основными этапами производственной деятельности коллектива.

12 октября 1962 года на еще строящемся моторном заводе был изготовлен ПЕРВЫЙ четырехцилиндровый безнаддувный дизельный двигатель Д-50 мощностью 55 л. с. при 1700 об/мин, а уже с 1964

года ММЗ начал полностью удовлетворять потребность Минского тракторного завода в этих двигателях.

В 1974 году был выпущен четырехцилиндровый двигатель Д-240 нового семейства с непосредственным впрыском топлива (80 л. с., 2200 об/мин), который в 1988 году модернизировали в Д-243 (85 л. с., 2200 об/мин).

В 1984 году осуществлен выпуск первой промышленной партии дизелей Д-245 с турбонаддувом мощностью 105 л. с., а в декабре 1985 был рекомендован в производство шести цилиндровый дизель Д-260 мощностью 150 л. с.

В 1989 году производственные мощности заво-



да возросли до 150 тысяч четырехцилиндровых дизелей в год.

В начале 90-х годов производство двигателей проходило в более сложных условиях, которые определялись трудностями в финансировании и спадом производства тракторов, а значит и двигателей. В 1990 году заводом было выпущено максимальное количество дизелей за все годы его существования — около 160 тысяч, из которых 101 тысяча была поставлена Минскому

тракторному заводу. В 1991 году выпуск двигателей составил 143 612 шт., в то время как потребность МТЗ не превышала 30 тысяч дизелей (21%). Наименьшее количество двигателей ММЗ произвел в 1995 году, после чего начался подъем производства.

С распадом СССР коллективу пришлось срочно вырабатывать новую стратегию адаптации к этим условиям. Главным направлением было определено расширение применяемости выпускаемых заводом двигателей.

Напомню, что Минский моторный завод создавался под потребности сельскохозяйственного, прежде всего, тракторного машиностроения. Бо-