

Шашкой я не махал...



Чтобы понять, что стоит за словами, надо перелистать календарь. 1992-й. Это первый год независимости Беларуси. Павел Мариев назначен генеральным директором БелАЗа. Когда Мариев принял завод, положение было аховым: Советский Союз распался, а вместе с ним и вся система отношений завода с поставщиками и потребителями. Самой Беларуси нужны были считанные большегрузы — машин 5, не более. Заводской двор оказался под завязку забит самосвалами. Растерянность, паралич производства, отсутствие перспектив...

Теперь перенесемся в 2001-й, в тот самый год, когда Мариеву присвоили звание Героя Беларуси и когда каждый третий большегрузный самосвал в мире стал нашим, белазовским. Экономический успех — основа экономической безопасности, а она —

гарантия независимости.

Сегодня Мариев — директор научно-технического центра карьерной техники и технологий ГНУ «Объединенный институт машиностроения НАН Беларуси». Ученый. Глава совета ветеранов республиканской промышленности. И, как всегда, хозяин своего слова и дела.

— Павел Лукьянович, простите за пафос — день такой... Давайте вспомним, как поднимали завод с колен. В годы вашего гендиректорства БелАЗу удалось завоевать треть мирового рынка...

— Трудные были годы. В начале 1990-х меня не раз вызывали в правительство и требовали перевести завод на выпуск другой продукции. Мы на это не пошли. И первое, с чего начали, — стали учиться торговать. А кто такой настоящий продавец? Тот, кто к клиенту относится уважительно, работает без обмана. Эту науку мы осилили. Крупнейшие в мире рынки России, Украины и Казахстана БелАЗ успел завоевать раньше, чем западные компании.

— В советские годы генеральных директоров в народе называли генералами. Завод — это ведь еще и градообразующее предприятие. Около 60 тысяч человек живут в Жодино. Армия. Вы чувствовали себя командармом?

— Нет, шашкой я не махал. Единоначалие, разумеется, было. Однако главным оказалось то, что удалось собрать команду толковых людей, которые поступательно, шаг за шагом перенастроили предприятие. Со стороны никого не брали — всех нашли в своем коллективе. Если же говорить о взаимосвязи завода и города, вот один штрих: именно в те годы родилась традиция проведения дня открытых дверей. Это дисциплинировало машиностроителей, они усердно готовились, чистили цеха... Одновременно город, а в этот день нас посещали почти 20 тысяч человек, видел воочию и обновление предприятия, и фронт работ... Потом люди приходили второй раз — трудоустраиваться.

— БелАЗ получил Международную бриллиантовую звезду качества, международный приз «Затехнологию и качество», Золотой приз Америки «За качество»... Грузоподъемность самосвалов росла — 45 тонн, потом 75, 110... Сейчас БелАЗ выпускает 450-тонники — самые мощные в мире, идея которых прорабатывалась еще в годы вашего директорства. Скажите, такой «карьерный рост» сказался на благосостоянии концерна?

Светлана Шидловская. Шашкой я не махал...

— Конечно. Но мы не шиковали. По зарплатам белазовцы всегда были позади машиностроителей МАЗа и МТЗ. «Им нужно больше денег — они ездят на работу на общественном транспорте, а мы ходим пешком», — такая у жодинцев была шутка.

Мне удалось убедить коллектив не проедать добытое. Обновляли основные фонды, модернизировали конструкторско-исследовательскую базу и не только ее. В 1998-м приступили к реализации первого проекта реконструкции производства, который успешно завершили к 2001-му.

Что касается бриллиантовых звезд... Они не были целью. Нас всех увлекала живая работа. Люди начали гордиться тем, что находятся на передовых позициях. Они почувствовали себя востребованными и признанными. Вот о чем надо говорить. Награды... Каждая — это новый виток ответственности, внутренний посыл к тому, чтобы решить еще одну задачу, создать еще одну, более совершенную, машину... Иначе награда тускнеет моментально.

— Сегодня все определяет рынок, конкуренция крайне жесткая. Напрашивается вопрос: в каком направлении двигаться БелАЗу дальше?

— Позиции предприятий белорусского машиностроения на рынке стран СНГ всегда были высокими и такими остаются. Есть несколько но: производственные фонды стареют, модернизация идет не так быстро, как хотелось бы, на рынок СНГ все чаще проникают западные конкуренты, влияет и мировой кризис... Какие действия возможны и желательны? Укрупнение, интеграция, перевооружение, обновление линейки выпускаемой продукции. Тот, кто сделает это успешнее других, останется на колесах.

Создания холдингов, в том числе и международных, не надо бояться: новые промышленные образования хорошо защищены законом. Укрупняясь, сливаясь, мы получаем больше, нежели теряем.

В 1970-х был заместителем главного технолога БелАЗа и целый год прожил в Японии — закупили у японцев оборудование. Много ездил по этой стране и увидел сотни, тысячи совместных предприятий. Японо-американские, японо-германские... Японцы уже тогда воплощали в жизнь мировую тенденцию.

— Есть такое суждение: Япония — мозги мира, Россия — спина мира, Китай — руки мира... А что в таком случае Беларусь?

— Не знаю, как быть с геополитической анатомией, корректно ли сравнивать Беларусь с гигантами. Она небольшая. Это страна неупущенных возможностей. Страна, сохранившая многое из того лучшего, что было наработано в советское время. Беларусь — остров полезного консерватизма.

— Насколько я знаю, вы русский, из Ярославля, в Минске оказались случайно. Но не прячется ли за случайностью закономерность?

— После окончания Ярославского автомеханического техникума в 1956 году я, техник-механик, был распределен в Миасс на Уральский автомобильный завод — эвакуированный московский ЗИЛ. Москвичи передавали нам свои знания, опыт, правильное отношение к делу. Я не помышлял ни о каком другом предприятии... Меня призвали в армию, служил в артиллерии, потом попал в спортивную роту. Спортсмен? Да, было. Лыжами сызмальства занимался. Случилось несчастье: тяжелый перелом руки. Комиссовали. Сделали несколько операций на руке, и хирург, женщина, бывший военврач, сказала: «Тебе могут помочь ортопеды из Москвы, Киева, Ленинграда или Минска». Я выбрал Минск: здесь на МАЗе после окончания все того же Ярославского автомеханического техникума работала моя сестра. В декабре 1958-го оказался в Минске. В 1959-м, ровно 55 лет назад, пришел на БелАЗ, который был тогда

фактически филиалом МАЗа, и проработал там 48 с половиной лет. Техник-технолог, главный технолог, главный инженер, генеральный директор с 1992-го по 2007-й. Да, все эти годы живу в Жодино и не меняю распорядка дня: подъем в 5.30. Когда работал на заводе, обычно к семи часам утра обходил почти всё предприятие.

— При такой деловой самоотдаче может быть хорошая личная жизнь?

— Может. Надо только иметь умницу жену.

... Павел Лукьянович не любит говорить о личном, но нам известно, что он давно и счастливо женат. Свою Зинаиду Тарасовну Козубович встретил на БелАЗе. Работали вместе. Вырастили замечательную дочь, она трудится в банке. У Мариевых две внучки. Круг друзей по-прежнему широк... Редкие часы отдыха Павел Лукьянович любит проводить в своем саду: он построил дом и посадил вокруг него 13 яблонь, 3 груши...

Скромн и аскетичен, на рабочем столе нет ни одного макета белазовских «телег». Только на календаре фото любимца — самосвала «БелАЗ-75600», созданного в 2005 году. На фоне такого «монстра карьеров» обычно любят фотографироваться посетители завода. Но не он.