

Мария Владимировна

## В полном составе



Недавняя новость о состоявшейся приватизации Гомельского вагоноремонтного завода и создании на его базе закрытого акционерного общества «Гомельский вагоностроительный завод» с участием иностранного капитала стала одинаково интересной как для белорусских средств массовой информации, так и для СМИ стран-соседей. Газета «Коммерсант–Украина» со ссылкой на мнение компетентных экспертов подчеркивает, что объединение усилий Крюковского вагоностроительного завода и Гомельского ВРЗ в первую очередь на рынке производства пассажирских вагонов позволит украинскому предприятию расширить рынок сбыта в этом секторе, где в последнее время наблюдался переизбыток мощностей. Не исключено и то, что новые перспективы откроет производителям единое экономическое пространство Беларусь — Россия — Казахстан. А чем интересен совместный проект для белорусской стороны? На этот и другие вопросы отвечает директор ЗАО «Гомельский ВСЗ» Игорь КРАСНОВ.



— Важно то, что наша страна получает новое импортозамещающее производство. Пассажирские вагоны пока на всем постсоветском пространстве выпускают только два предприятия: российский завод в Твери и Крюковский вагоностроительный завод в Украине. Что касается украинских производителей, то это единственный завод в СНГ, имеющий налаженное и действующее производство по выпуску не только пассажирских, но и грузовых вагонов, вагонов метро, не говоря уже о широком спектре запасных частей и комплектующих для продукции, которая поставляется более чем в 20 стран мира. Эта уникальность четыре года назад и определила выбор партнера по сборке пассажирских вагонов из импортных машинокомплектов для Белорусской железной дороги на базе Гомельского ВРЗ.

— Тогда и родилась идея о создании совместного предприятия?

— Символический ключ от белорусско–украинского вагона мы вручили гомельским железнодорожникам еще в июле 2008 года на презентации нового купейного спального вагона повышенной комфортности. Оценку он получил хорошую, так как отвечал всем современным требованиям: климат–контроль, автоматическая система пожаротушения, душ, телевидение и многое другое для комфортного путешествия. Его отличали и улучшенный дизайн, современный интерьер, интересные технические решения, обеспечивающие оборудование дополнительного пассажирского купе, увеличение срока службы за счет более жесткой конструкции кузова. Новый вагон, а это вагон высокого класса с полной диагностикой по 100 параметрам, белорусские железнодорожники приняли, положив начало нашей программе совместного сотрудничества с украинскими партнерами. Всего же до момента создания совместного предприятия в сотрудничестве с Крюковским ВСЗ было изготовлено 62 пассажирских вагонов. Украинская сторона поставляла кузова и тележки, а наш завод занимался их интерьером и окончательной сборкой. Сегодня такими вагонами укомплектованы фирменные поезда Белорусской железной дороги — «Сож», «Беларусь», «Белый аист».

— Игорь Александрович, некоторые аналитики считают, что от первого белорусско–украинского вагона до создания совместного производства с формой собственности закрытого акционерного общества пройден долгий путь...

— В итоге — взвешенные решения и трезвый расчет. Они и легли в основу создания совместного предприятия. Ведь первый проект существенно отличался от нынешнего. Доля уставного украинского капитала сейчас составляет 15 процентов. А изначально наши партнеры настаивали на покупке 74 процентов акций предприятия. Понятно, что пришлось вести долгий переговорный процесс и искать более приемлемый для нас вариант интеграции. У Гомельского вагоноремонтного завода богатейшая, более чем вековая история, это и сегодня стабильно работающее предприятие. Мы единственные в стране, кто производит чугунные тормозные колодки для пассажирских, грузовых вагонов и для мотор–вагонного подвижного состава. Наше предприятие считается флагманом вагоноремонтного производства и на постсоветском пространстве, изготавливая около 5.000 наименований запасных частей для подвижного состава, промышленных изделий, оборудования и оснастки. Коллективу по силам основной ремонт более 150 типов вагонов различного назначения. Успешно выполняем и программу устранения дефицита вагонного транспорта на магистралях СНГ.

— Каким образом?

— С 90–х годов ушедшего столетия наше предприятие успешно занимается капитально–восстановительным ремонтом морально и физически устаревших и требующих усовершенствования вагонов по разработанной на заводе программе «Белорусский вагон». Мы освоили выпуск межобластного вагона на базе кузова, прошедшего капитально–восстановительный ремонт, и наладили выпуск кресел с откидными спинками. Сейчас выпускаем три модификации межобластного вагона с использованием современных материалов и новых узлов. Продолжаем осваивать и новые виды продукции. Наряду с традиционными промышленными товарами на заводе освоено производство офисной мебели для административных зданий и мебели для бытовых помещений. Изготавливаем различные виды столов, шкафов, стеллажей, тумбочек, кроватей, школьных парт и стульев, мебели для столовых. Причем все эти необходимые вещи завод готов производить в эксклюзивном варианте по дизайнерскому проекту заказчика или специалиста предприятия. Активно идет и реорганизация производства на основе современных технологий, повышающих качество продукции предприятия, которая давно известна и пользуется спросом не только в Беларуси, но и в странах СНГ, Балтии. Эти и другие активы стали весомым доводом в переговорах с украинской стороной.

— Какие перспективы тогда открывает для гомельских вагоностроителей создание закрытого акционерного общества с украинским капиталом?

— Реорганизация позволяет строить вагоны в Гомеле под крышей одного предприятия. Это существенно снижает издержки на покупку комплектующих, которые в нашей стране не производятся. Нам не придется закупать за границей технологии, отвечающие самым современным европейским стандартам, они есть у наших партнеров. Открывается широкий рынок сбыта продукции. Мы будем поставлять новые вагоны уже не только Белорусской, но и Украинской железной дороге. Планируется организовать в Гомеле ремонт подвижного состава южных соседей. Откроется и принципиально новое производство: строительство вагонов для метрополитенов Беларуси, Украины и России. Будет реализован проект изготовления комплектующих для грузовых вагонов с украинской «пропиской». Не исключено, что наладим и собственное производство составов региональных электропоездов повышенной комфортности.

— Расчеты строите на заказы Белорусской железной дороги?

— Не только. Таможенный союз, Единое экономическое пространство Беларусь — Россия — Казахстан — наши вагоны, уверен, смогут конкурировать и на новом общем рынке. Этим мы тоже интересны украинской стороне. Акционирование предприятия уже в недалеком будущем должно принести определенный экономический эффект.

— Игорь Александрович, новое производство потребует создания новых рабочих мест?

— Безусловно. Ведь основное направление деятельности предприятия — ремонт подвижного состава и производство запчастей — остается прежним. А вот производство пассажирских вагонов и вагонов специального назначения — дефектоскопов, передвижных лабораторий, путеизмерителей — нам придется развернуть на новых производственных площадях. Естественно, планируем увеличить и количество работников предприятия. Дефицита в кадрах, думаю, не будет. Гомель уникален тем, что здесь есть Белорусский государственный университет транспорта, железнодорожный колледж. Они ведут подготовку профессиональных кадров и для нашего коллектива. А молодежь охотно идет к нам. Сейчас на заводе работают около 1.800 человек. Условия для каждого из них созданы хорошие.

— А именно?

— Люди не обижены зарплатой. Постоянно чувствуют на себе заботу администрации и профсоюзного комитета предприятия. Редкий коллектив может соперничать с нами в физкультурно-спортивной работе. Только за три года подготовлено 9 мастеров и 40 кандидатов в мастера спорта по футболу в залах, вольной борьбе и армрестлингу. По армрестлингу подготовлен и один мастер спорта международного класса. С 2006 года наша команда по зальному футболу участвует в регулярных чемпионатах розыгрыша Кубка Беларуси, европейских кубковых турнирах. Ряд игроков в составе национальной сборной завоевали бронзовые награды I розыгрыша Кубка мира и VIII чемпионата Европы по футзалу. Развита художественная самодеятельность. Из четырех творческих коллективов два имеют звание «Народный». Много других интересных идей постоянно реализует первичная организация БРСМ. И это привлекает к нам на предприятие городскую молодежь. Здесь мы помогаем стать на ноги, отшлифовать профессиональное мастерство и включиться в работу по приумножению лучших традиций одного из старейших в стране предприятий. Именно профессиональное мастерство наших рабочих, техническую грамотность наших специалистов уже на первом этапе сотрудничества сразу же отметили украинские партнеры. И это было одним из основных аргументов в решении создать совместное производство пассажирских вагонов.

— Новый год гомельские вагоноремонтники встречают уже в качестве вагоностроителей?

— Учредительное собрание состоялось 17 ноября, и с этого времени у нас появился новый статус — ЗАО «Гомельский вагоностроительный завод». И от имени нашего закрытого акционерного общества хочу поздравить всех жителей страны с наступающими новогодними и рождественскими праздниками. Пусть каждому из нас новый 2012 год принесет исполнение самых сокровенных желаний. Добра и счастья, успехов в намеченных планах всем и каждому!

УНП 400069471.

<http://www.sb.by/print/post/124602/>