



ТЕКСТ: ЛЮСЯ ПРИБЫЛЬСКАЯ
ФОТО: WWW.LNK-INDUSTRIES.LV

ДЕЛАЙ ТО, ЧТО ТЫ ДЕЛАТЬ МАСТЕР

Соединив множество инновационных компетенций, LNK Industries утвердилась на рынке с продуктом, не имеющим аналогов в мире. Это строительство, производство технологического оборудования и автоматизация высокоэффективных производственных объектов на транспорте и в промышленности

В 2013 году LNK Industries вошла в премьер-лигу генподрядчиков Латвии, став самой быстрорастущей компанией в строительстве и превысив оборот в 100 млн евро. Председатель совета холдинга Latvijas Novitātes Komplekss (Латвийский инновационный комплекс), доктор инженерных наук Александр Милов уверен, что лидерские позиции завоеваны за счет использования современных тенденций в обустройстве терминалов для сыпучих грузов, которые начались 8—10 лет назад. Их суть — в кардинальном росте производительности. Сегодня у LNK Industries есть все инструменты, чтобы предложить комплексные и уникальные решения заказчикам — прежде всего, в создании транспортных терминалов, а также промышленных объектов.

— Сменилось назначение терминалов, — констатирует Александр Борисович Милов. — Раньше стремились строить универсальные площадки, принципиальной особенностью которых было устройство причальной системы, поверхность которой на всем протяжении могла выдерживать большую нагрузку. Погрузочно-разгрузочные работы велись на этой поверхности тяжелой строительной техникой. Это было малоавтоматизированное производство с низкой эффективностью: бери больше, кидай дальше, отдыхай, пока летит. Устройство такого мощного причала стоит дорого, поскольку возле кромки воды грунты, как правило, нестабильные.

Новая тенденция — это появление автоматизированных и специализированных терминалов, в которых акцент инвестиций смещается с устройства самой причальной площадки на технологическое устройство. Первая становится дешевле, а система погрузки — дороже, поскольку она представляет собой высокопроизводительную автоматизированную систему.

Современный терминал состоит из морской части, наземных строений и многокомпонентной системы погрузоч-

но-разгрузочных работ, вооруженной автоматикой, которая всем этим управляет.

Появление этой тенденции обусловило само развитие техники — автоматизации, компьютеров и так далее. Эффективность такого терминала многократно выше, потому что выше производительность!

Мы активно включились в этот процесс в 2008 году, при строительстве Вентспилсского угольного терминала. Заказчик нас привлек там к строительству морской и причальной части и к строительству склада. А FAM — наш немецкий партнер — был поставщиком автоматизированной погрузочной системы. И случайно получилось так, что значительную часть этой работы немцы отдали нам по субподряду. Причем это делали разные предприятия группы LNK Group, в рамках не связанных процессов. И когда нам дали команду привезти готовую продукцию, завод Transportation Technology Systems привез изготовленные им транспортные системы на причал, построенный мостостроителями Latvijas Tilti, пазл сложился. Так в жизни бывает: мне пришла в голову идея, что такие работы мы можем делать в комплексе. И затем заказчик, увидев, что мы поставляем оборудование для FAM, некоторые устройства для этого объекта поручил нам изготовить напрямую.

Таким образом, это был наш первый опыт соединения работ по морской и наземной частей терминала и по автоматизации погрузочно-разгрузочных работ, которые мы выполняли на субподряде и частично сами, и сами занимались монтажом. А сейчас выполняем обслуживание терминала, уже по окончании гарантийного двухлетнего срока. Здесь очень важна мобильность — простой терминал стоит сотни тысяч евро в день. А мы оперативно реагируем на вызовы.

— 6 лет назад, когда сдали в эксплуатацию BALTIC COAL TERMINAL, для нашего пространства это была абсолютная новинка, ведь и в Европе тенденция появилась всего за несколько лет до этого момента?

— В Прибалтике это был первый и единственный автоматизированный терминал. В продолжение этой новой для Европы тенденции следующий объект мы получили на тендере в Клайпеде, где был запланирован грузопассажирский паромный терминал с высокоавтоматизированными рампами для приема грузов Ro-Ro. Там тендер объявляли на все: проектирование, строительство, устройство рамп и автоматизацию.

На работы претендовало 11 соискателей, включая китайских строителей.

— Значит, предприятий, готовых сделать это, много?

— Много тех, кто готов выступить генподрядчиком. И это были главным образом большие иностранные предприятия. Мы тогда пошли с проектной фирмой в субподряде, а на машиностроительную часть решили взять в качестве субподрядчика свой же завод TTS. А он взял в субподряд немецкую компанию на ответственные узлы рамп. Это стоило совсем не дорого. Ведь в западном проектировании высока цена на весь комплекс работ, а мы все детализировки делали сами. Нам нужны были только главная идея и некоторые расчеты, для чего мы взяли фирму, проектировавшую ровно такую же рампу в порту Кия.

— То есть вы знали, что заказать и где это найти?

— Именно. Рутинную работу мы сделали сами. Тем самым мы, во-первых, снизили цену, а во-вторых, заложили в проект возможности своего производства. Так появился второй крупный объект, на торжественную сдачу которого



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА LNK GROUP, ДОКТОР ИНЖЕНЕРНЫХ НАУК АЛЕКСАНДР МИЛОВ: «В ОБЛАСТИ МОРСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА МЫ ОСВОИЛИ УНИКАЛЬНЫЙ ПРОДУКТ — СТРОИТЕЛЬСТВО СОВРЕМЕННЫХ ВЫСОКОПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫХ ТЕРМИНАЛОВ ПОД КЛЮЧ СО ВСЕМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМ ОСНАЩЕНИЕМ. Я НЕ ЗНАЮ В МИРЕ КОМПАНИИ, КОТОРАЯ БЫ ПРЕДЛАГАЛА ТАКОЙ КОМПЛЕКСНЫЙ ПРОДУКТ, КАК LNK INDUSTRIES. ЭТО ФАКТ».

в присутствии премьер-министра Литвы 17 июня меня пригласило руководство порта. Мне это очень приятно.

«БОИНГ» ДОЛЖЕН ЛЕТАТЬ!

— Вернемся к тендеру с 11 участниками. Когда вскрыли все конверты, оказалось, что ваша цена намного ниже, чем у конкурентов?

— К сожалению, намного. Боюсь, что мы оторвались почти на миллион евро от ближайшего преследователя. Очень хотелось выиграть. Так что потом приходилось внимательно считать все, чтобы вписаться в заложенную цену. Но сдали все в эксплуатацию вовремя, технически там все давно работает. Общая проектная стоимость составляла свыше 20 млн евро.

У МЕНЯ ЕСТЬ НЕСКОЛЬКО ПРИНЦИПОВ ЖИЗНИ. ОДИН ИЗ НИХ ЗВУЧИТ ТАК: ВЕЗЕНИЕ СОПУТСТВУЕТ ПОДГОТОВЛЕННЫМ УМАМ.

**BALTIC
COAL TERMINAL**
ВЕНТСПИЛС, 2009

1000 м

ОБЩАЯ ДЛИНА СИСТЕМЫ
ЛЕНТОЧНЫХ КОНВЕЙЕРОВ

210 тыс. т

ОБЪЕМ ГРУЗА НА СКЛАДЕ

365 суток

В ГОД — РЕЖИМ РАБОТЫ

>3000 т/ч

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ
КОНВЕЙЕРНОЙ СИСТЕМЫ

>6 млн т

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ В ГОД



6 ЛЕТ НАЗАД, КОГДА СДАЛИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ BALTIC COAL TERMINAL, ДЛЯ НАШЕГО ПРОСТРАНСТВА ЭТО БЫЛА АБСОЛЮТНАЯ НОВИНКА. В ПРИБАЛТИКЕ ЭТО БЫЛ ПЕРВЫЙ И ЕДИНСТВЕННЫЙ АВТОМАТИЗИРОВАННЫЙ ТЕРМИНАЛ.

— И НА ЭТОМ ОБЪЕКТЕ ВЫ ПРИВЛЕКЛИ НОВУЮ КОМПЕТЕНЦИЮ ПО УСТРОЙСТВУ РАМПЫ?

— Да, при том что здесь мы уже выступали генподрядчиками, а наши предприятия были субподрядчиками. На автоматику мы пригласили фирму Rexon & Bosch, в ходе работ поняв, что наше подразделение промышленной автоматики Aviatest способно и эту задачу выполнить. Гидроцилиндры, которые управляют рампой, ничем не отличаются от гидроцилиндров, управляющих нагружением самолета при прочностных испытаниях, которыми занимается эта наша компания. Каналов нагружения на рампе даже меньше.

Третий проект — Riga Fertilizer Terminal, который состоял из морской части, складов купольной конструкции и очень сложной автоматизированной системы погрузочно-разгру-

ГЕНПОДРЯДЧИК ОБЕСПЕЧИВАЕТ ЗАКАЗЧИКУ ПРИНЦИП ОДНОГО ОКНА ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ СОФИНАНСИРОВАНИЯ ИЗ ЕВРОПЕЙСКИХ ФОНДОВ И БАНКОВСКОГО КРЕДИТА. И НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ.

зочных работ, еще и химически защищенной.

Здесь мы всю морскую часть сделали сами, на купольные склады привлекли французов, вторых в мире, наряду с американцами, обладателей этой технологии. Эскизный проект заказчику сделал FAM, а техническое и рабочее проектирование, а затем изготовление оборудования мы выполнили сами.

Вершиной нашего профессионализма стал Riga Bulk Terminal — потому что он рассчитан на 6 или 7 видов грузов, пищевых и непищевых, к тому же он реверсный. Там мы все спроектировали, включая морскую часть, а также всю наземную часть и всю автоматику. Наше участие в работе там составляет около 90%, к тому же сделали мы все за полтора года. Никто не верил в то, что это возможно. Сдали в эксплуатацию Строительному управлению Риги накануне истечения срока контракта.

Таким образом, за 6 лет мы построили и сдали в эксплуатацию 4 специализированных терминала. Riga Fertilizer Terminal работает день и ночь, иногда там под погрузкой стоит 2 корабля. Мы его взяли еще и на регламентное обслуживание по отдельному контракту. Там постоянно дежурит наша бригада — потому что если мы занимаемся обслуживанием, мы точно можем обеспечить гарантию.

— ПОСТРОИТЬ ТЕРМИНАЛ ЗА ПОЛТОРА ГОДА, КОГДА НИКТО НЕ ВЕРИТ. ВЫ—ТО ПОЧЕМУ УВЕРЕНЫ БЫЛИ, ЧТО СПРАВИТЕСЬ?

— Мы находимся в условиях голода на работу. Это плохо для нас, но хорошо для заказчика. Ему в данном случае срок был важен, он обусловлен сезонностью поставки грузов. Мы проявили себя как надежный партнер. И работали в двухсменном и трехсменном режиме. Это оказалось очень полезной школой. Я вообще для себя решил, что есть позиции технико- и энерговооруженные, где задейст-

**Пассажирский и
грузовой терминал**Клайпеда,
Литва, 2013**9**

судов в сутки

716 м

длина причала

25 160 кв. м

площадь причала

>500 твес каждой рампы
терминала**31,6 м**

длина рампы

30,4 м

ширина рампы

4,6 мдиапазон изменения
высоты рампы

Многофункциональный терминал в Клайпедском порту — крупнейший терминал в Литве с высокоавтоматизированными рампами для приема грузов Ro-Ro.

вованы плавучая платформа, 120-тонный кран и другая сложная техника. Они очень дорого стоят, их количество ограничено. Мы должны их использовать очень эффективно. «Боинг» должен летать!

Для работы таких комплексов я ввел термин «экипаж». Для каждого технического комплекса их несколько, они «сыгранны». Выгоднее иметь больше экипажей, чтобы техника работала много, а люди имели правильное количество смен и выходных дней (не обязательно в воскресенье). Когда мы привлекли голландцев, я посмотрел, как делают они — точно так же.

Зарплата людей несоизмерима с простоями техники, это цифры разного порядка. Кроме того, в этом деле хорошо внедряется сдельная система оплаты труда: задача ясна, результат налицо. Поэтому техника работает если не 7/24, то обязательно 7/12.

— **Чему еще научил вас последний проект?**

— Там мы сделали все. От морских работ до автоматике. Под договор генподряда были составлены договоры на отдельные работы, на которые заказчик снова проводил тендеры. И хотя мы как генподрядчик не обязательно должны были их выиграть, мы сделали это — их было с десяток.

— **«Лишь тот достоин жизни и свободы, кто каждый день идет за них на бой»?**

— Точно так. В чем для заказчика преимущество генподряда? От него требуются финансовые гарантии. Субподрядчик может иметь гарантию, может не иметь. Генподрядчик обеспечивает заказчику принцип одного окна: тот подает проект на софинансирование из европейских фондов в Латвийское агентство инвестиций и развития, он в банке получает кредит. А за выполнение работ несет ответственность генподрядчик, за что заказчик выплачивает ему скромный

процент. Это в какой-то мере покрывает наши собственные затраты на получение банковской гарантии и дает нам право первой руки в субподрядах — при прочих равных, конечно.

СЕМЬ МИНУТ НА ВАГОН

— **Вы вошли в высокий ареопаг строительной отрасли Латвии. Дает ли это вам какие-то преференции в новых конкурсах, или это снова борьба, битва?**

— Разумеется, борьба. Но в области морского строительства мы освоили уникальный продукт. Я не знаю в мире компании, которая бы предлагала такой комплексный продукт, как LNK Industries. Это факт.

**ГИДРОЦИЛИНДРЫ,
УПРАВЛЯЮЩИЕ ПАРОМНОЙ
РАМПОЙ, НИЧЕМ НЕ ОТЛИЧАЮТСЯ
ОТ ГИДРОЦИЛИНДРОВ,
УПРАВЛЯЮЩИХ НАГРУЖЕНИЕМ
САМОЛЕТА ПРИ ПРОЧНОСТНЫХ
ИСПЫТАНИЯХ, КОТОРЫМИ
ЗАНИМАЕТСЯ НАША
КОМПАНИЯ AVIATEST.**



Руководитель строительно-производственного предприятия LNK INDUSTRIES, Евгений Лоцов.

В дальнейших действиях мы это реализуем так. Сегодня мы с компанией «Гипростроймост» выиграли тендер на строительство терминала сыпучих грузов в порту Санкт-Петербурга. И основой для этого стал реализованный Riga Fertilizer Terminal (RFT). Представители заказчика приехали туда и увидели, **что** мы сделали своими руками. За семь минут груз из вагона попадает на корабль. И владелец терминала написал нам подробный отзыв об этом.

— А ЧЕМ ВЫ БОЛЬШЕ ВСЕГО ГОРДИТЕСЬ В ПРОЕКТЕ RFT?

— Когда смотришь, как он работает, возникает одна мысль: «Не может быть!» Вот станция вагоновыгрузки. Под железнодорожным полотном — огромный котлован, куда сыпается груз, и оттуда по туннелям он подается в купола, снизу и сверху. Есть 120 вариантов маршрутов транспортировки, все это выведено на пульт оператора, и он управляет всей этой космической системой. Сколько тут протянуто проводов, концевиков, и все это работает. Иногда на терминале загружается два корабля одновременно, судопогрузочная машина имеет выход на оба. Все продумано: одна линия не идет — другая запускается. Система резервирована, как в авиации.

И переваливает она 2 млн тонн грузов в год.

— Вы упомянули огромный котлован, а я вспомнила строительство здания с подземным трехуровневым стоянкой, в котором вы впервые решали задачу водоотведения от фундамента...

— Правильно! И тут задача была очень сложной: вода рядом, и есть не только котлован, но и подземные туннели,

в которых протянуты транспортеры. Если там прорвет, то зальет моторы, и все погибнет. Нужна глухая гидроизоляция, и мы все это сделали.

Мы все время решаем какие-то уникальные задачи. Вот сейчас в Вентспилсе закончили демонтаж старого нефтяного пирса, закрывавшего подход к Угольному терминалу. Из-за него корабли могли подходить на погрузку только с одной стороны. А для строительства второй очереди терминала нужна возможность одновременной погрузки двух судов.

Старый пирс нефтяной представлял собой бетонную коробку, засыпанную уплотненным песком — 30 тысяч кубов, который на громадную глубину пропитался нефтью.

Была задача: разобрать причал и вывезти оттуда в герметичных контейнерах весь песок, чтобы ни капли нефти не попало в чистую воду. В другом месте организовать площадку для складирования, отмыть песок от нефти в специальных стиральных машинах, сдать его через лабораторию, доказав, что он чистый. И отвезти его на Лыжную гору, которую строит вентспилсский мэр из отвалов портового грунта. Мы все это сделали.

ЦЕНОВОЙ ЭКСКЛЮЗИВ В МЕНЬШУЮ СТОРОНУ

— Вы говорили, что строительство терминала у нас стоит существенно дешевле, чем в России. Это так?

— Я говорил о стоимости погрузочно-разгрузочной системы — назовем это технологической частью. В Прибалтике, кроме нашего завода транспортных технологических систем TTS, ее не делает никто. **До конца весь терминал не делает никто и никогда!** Есть в мире несколько компаний, которые делают только технологию, но они не выполняют строительную часть: FAM, Thyssen Krupp, Tarkraf.

Мы объединили морских, наземных строителей и завод. Поэтому **мы — единственные в мире, кто предлагает все в комплексе, включая технологию. И в технологии мы получаемся процентов на 40 дешевле точно**, хотя делаем все на западных комплектующих.

У нас много преимуществ. Мы дешевле и точно лучше в обслуживании, точно лучше в монтаже. Мы монтируем оборудование с теми людьми, которые его делали, или в их присутствии. И затем обслуживаем. Это минимизирует издержки и кардинально сокращает время обработки вызова.

— Александр Борисович, получается, что в вашем деле большое значение имеет цепь случайностей или наработок, кажущихся случайными. Казалось бы, какая связь между банковскими зданиями и подземными коммуникациями или терминалом? Могли ли вы знать, что вам это пригодится в дальнейшем? Тем не менее, оно складывается...

— Я в одном из интервью говорил, что у меня есть несколько принципов жизни. Один из них звучит так: **везение сопутствует подготовленным умам**. Мы выросли

МЫ ОСОЗНАННО РАЗВИВАЛИ РАЗНЫЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ: И НАЗЕМНОЕ, И МОРСКОЕ. СИЛАМИ ЗАВОДА ТРАНСПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ TTS ПРЕДЛАГАЕМ ТЕХНОЛОГИЮ ПОГРУЗКИ. ПОЛУЧАЕТСЯ КОМПЛЕКС.

на основе инженерно-научных работников и решений. Вроде, какая связь между испытанием самолетов, которые проводятся в нашей компании Aviatest, и судопогрузочной машиной? А связь такая, что то и это — промышленная автоматизация, многоканальная система нагружения. Лишь кажется, что они в разных нишах.

— Я считаю: то, что мы ото всех строительных компаний отличаемся, — не пустая фраза. Мы реально инновационный генподрядчик. Мы осознанно развивали разные строительные направления: и наземное, и морское. Мост через реку или пирс в море строят одни и те же специалисты. Если мы присоединяем завод транспортных технологических систем TTS, выясняется, что мы можем предложить технологию погрузки. Получается комплекс.

— Вы — уникальны. Мы посмотрели уже по всем пунктам. Может ли быть такое, что заказчик просто позвонит и скажет: «Я без тендера вам поручаю работу». Или все-таки тендеры нужны?

— По этому поводу у меня есть притча: тот подрядчик хорош, к которому обратились три раза. Сначала он сумел выиграть тендер, другой... И наконец его просто позвали... А потом все равно устроили тендер.

Нас позвали строить вторую очередь Вентспилского угольного терминала.

Думаю, что и в других случаях в генподряд на скромный процент — 5–6% плюс наши гарантии — нас возьмут без тендера. Это точно. Но наверняка будут проводить тендер на каждую работу внутри — с этим надо смириться.

ГДЕ НАЙТИ МИЛЛИАРДЫ

— Исследование Всемирного банка показало, что транспортные издержки составляют 20% ВВП России (то есть 660 млрд долларов в год из 3,3 трлн), из них 25% приходится на неэффективные перевозки... Повышая эффективность, можно вернуть эти деньги в экономику. Как можно с этой точки зрения оценить построенный LNK INDUSTRIES RIGA FERTILIZER TERMINAL для экспорта российских минеральных удобрений?

— Его эффективность выше в разы, на порядок. Весь мир сегодня перешел на это. Тут два бесспорных преимущества. Одно — многократно более высокая производительность. И экология — это второе. Все в закрытом цикле, нет вокруг никаких выбросов, все абсолютно чисто. На угольном терминале в Вентспилсе даже спецодежда светлая — невиданное дело!

Я человек русской культуры. Россия для нас — стратегический рынок. И сейчас у нас много предложений на столе из РФ. Есть уже определенное реноме.

— А что LNK INDUSTRIES может предложить по оснащению химических предприятий? Там же тоже есть функция загрузки тех же вагонов.

— Мы очень плотно работаем с промышленными заказчиками. Например, занимались технологиями деревообработки. Целый ряд комбинатов России, в частности холдинга «Свеза», оснащены нашим оборудованием в предыдущие годы. Тоже автоматика, тоже комплекс: начинается от бревна с корой и кончается развернутой фанерой.

Сейчас мы в одном тендере участвуем по мусоропереработке. Это опять то же самое: транспортеры, химически активные вещества. Мы можем сделать все под ключ: построить цех, поставить технологию. Это транспортерные системы и разные устройства: пресс для уплотнения мусора,



Руководитель компании LATVIJAS TILT, Геннадий Камкалов.

вибратор, который трясет, чтобы рассортировать разные виды сырья — это напоминает сортировку угля. И мы сейчас в тендере по этой теме.

— А в какой стадии приобретение фрезерной машины, которую вы планировали для обработки крупногабаритных деталей?

— Она будет располагаться внутри большого цеха, где мы мостовые конструкции делаем. Мы получили финансирование из еврофондов на этот станок, что приятно. В августе он будет здесь. А в цехе сейчас заканчивают фундамент 4 м глубиной и площадью 80 кв. м. Чтобы станок был связан от возможных колебаний, потому что при обработке деталей соблюдается микронная точность. Раньше кое-что мы не могли сделать сами для судопогрузочной машины, а теперь у нас будет станок для этого.

— Сколько денег вы инвестировали за прошлый год во всяческую технику?

— Счет идет на 2–3 млн евро. Купили новые плавсредства: современный буксир, еще одну платформу, несколько тяжелых строительных машин, станок. Трудно назвать эту сумму приобретений до конца, потому что мы берем технику в лизинг.

МЫ МОНТИРУЕМ ОБОРУДОВАНИЕ С ТЕМИ ЛЮДЬМИ, КОТОРЫЕ ЕГО ДЕЛАЛИ, ИЛИ В ИХ ПРИСУТСТВИИ.

И ЗАТЕМ ОБСЛУЖИВАЕМ.

ЭТО МИНИМИЗИРУЕТ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ИЗДЕРЖКИ И ПРОСТОИ.



RIGA BULK TERMINAL. ОБОРУДОВАНИЕ БЕСПЫЛЕВОЙ ЗАГРУЗКИ СЫПУЧИХ МАТЕРИАЛОВ (САХАРА–СЫРЦА И ЗЕРНОВЫХ ПРОДУКТОВ) В ВАГОНЫ С АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМОЙ ВЗВЕШИВАНИЯ И ДОЗИРОВКИ. НАКОПИТЕЛЬНЫЕ БУНКЕРА ОБОРУДОВАНЫ ВИБРАЦИОННЫМИ РАЗГРУЗОЧНЫМИ УСТРОЙСТВАМИ.

Сумма инвестиций в развитие не является секретной. В LNK Industries хорошие показатели, они открыты. Около трех миллионов прибыли по итогам года. Инвестируем мы в совокупности сумму, соизмеримую с прибылью, просто в рассрочку.

— ЛЕГКО ЛИ ВАШИМ МЕНЕДЖЕРАМ, КОТОРЫЕ ОБРАЩАЮТСЯ К ВАМ КАК К АКЦИОНЕРАМ, С ОБОСНОВАНИЕМ ОЧЕРЕДНОГО ПРИОБРЕТЕНИЯ? ЗАДАЕТЕ ЛИ ВЫ ВОПРОСЫ, СТРЕМИТЕСЬ ЛИ УВЕЛИЧИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИМЕЮЩЕГОСЯ ПАРКА ОБОРУДОВАНИЯ?

— Тут есть разумные критерии. У нас есть гарантированный объем работы и есть технические средства, которые его обеспечивают. Какая есть альтернатива покупке? Аренда. В тот момент, пока мы видим, что выгоднее аренда — берем. Но когда у тебя есть работа на такой дистанции, что ты понимаешь, что аренда будет стоить столько же или почти столько же, сколько купить в лизинг, тогда надо купить в лизинг. Это — совершенно прагматичная, технически-экономически решаемая задача. Каждый раз Вадим и Артем Миловы, руководство компании ее обдумывают, исходя из соображений экономической целесообразности. Никаких других соображений нет.

**МОИ СЫНОВЬЯ —
ВАДИМ И АРТЕМ МИЛОВЫ —
ОСУЩЕСТВИЛИ РАДИКАЛЬНУЮ
СМЕНУ ПОКОЛЕНИЙ НА НАШИХ
ПРЕДПРИЯТИЯХ. НАШ УСПЕХ
СЕГОДНЯ — МОЛОДЫЕ ЛЮДИ,
ДАЖЕ МОЛОЖЕ 30 ЛЕТ.**

МОЛОДЫМ ВЕЗДЕ У НАС ДОРОГА

— Мы начали разговор с того, что LNK INDUSTRIES СОЕДИНЯЕТ ОПЫТ ВСЕХ КОМПАНИЙ, КОТОРЫЕ НАХОДЯТСЯ ПОД ЗОНТИКОМ ЭТОГО БРЕНДА. В ТОМ ЧИСЛЕ LATVIJAS TILTI, НА СЧЕТУ КОТОРОГО 2 ТЫСЯЧИ МОСТОВ И КОТОРОМУ УЖЕ 70 ЛЕТ. ДЛЯ СТАРЫХ КОМПАНИЙ ХАРАКТЕРНЫ ПРОБЛЕМЫ РЕОРГАНИЗАЦИИ, ПЕРЕНЯТИЯ НОВЫХ МЕТОДОВ УПРАВЛЕНИЯ И ТАК ДАЛЕЕ. НЕ РЕДКО ЭТИ ПРОБЛЕМЫ РЕШАЮТСЯ С БОЛЬШОЙ КРОВЬЮ. КАК ВАМ ЭТО УДАЕТСЯ?

— Правильный и важный вопрос! Знаю ответ. Я говорю совершенно откровенно, искренне: ключевой успех в этом деле принадлежит моим сыновьям — Вадиму и Артему. В какой-то момент они оба — сегодня у меня есть абсолютное понимание, что они были правы — начали радикальную смену поколений на наших предприятиях. Наш успех сегодня — молодые люди, даже моложе 30 лет.

И тут есть несколько общих идей.

1. Первый руководитель в каждой из компаний должен быть очень квалифицированным и высокооплачиваемым. Раньше почти нельзя было найти таких людей. Они уходили в собственный бизнес. Сегодня ситуация изменилась — довольно трудно открыть собственный бизнес и сделать его масштабным. И появилась генерация молодых талантливых менеджеров. Скажу про наших: руководитель строительно-производственного предприятия LNK Industries Евгений Лоцов, руководитель компании Latvijas Tilti Геннадий Камкалов — это тридцатилетние. Они говорят на трех языках одинаково, учились за рубежом, работали в иностранных компаниях. Люди совершенно другого масштаба и мышления. И уже вокруг них формируется молодой коллектив.

2. У нас средний возраст работников — 30 лет, если не меньше. Мы обыграли конкурентов во всех тендерах, потому что молодые люди совершенно иначе мыслят.

3. В LNK Industries интернациональный коллектив. Там много латышских парней, русских, еврейских, армянских — каких хочешь. Их объединяет общий интерес к работе.



RIGA BULK TERMINAL. ОБОРУДОВАНИЕ БЕСПЫЛЕВОЙ ЗАГРУЗКИ ГЛИНОЗЁМА В ВАГОНЫ С АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМОЙ ВЗВЕШИВАНИЯ И ДОЗИРОВКИ. НАКОПИТЕЛЬНЫЕ БУНКЕРА ОБОРУДОВАНЫ СИСТЕМОЙ АЭРАЦИИ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОПТИМАЛЬНОЙ ТЕКУЧЕСТИ.

«Кадры решают все» — это правда. Мы собрали в команду хороших молодых ребят — я уверен в этом.

— **МОЖНО СКАЗАТЬ, ЧТО ВЫ НАШЛИ КАКОЙ-ТО ФИЛОСОФСКИЙ КАМЕНЬ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ МОТИВИРОВАТЬ УМНЫХ ЛАТВИЙСКИХ МОЛОДЫХ ЛЮДЕЙ ВОЗВРАЩАТЬСЯ В ЛАТВИЮ И РАБОТАТЬ ЗДЕСЬ?**

— Работа должна быть привлекательной, интересной, хорошо оплачиваемой. Мы очень много для этого делаем, создаем командный дух! Я считаю, что мы — хорошие работодатели. Если кто-то заболел — оплачиваем лечение, если кто-то хочет учиться — оплачиваем учебу, если кто-то имеет шансы на продвижение — продвигаем. Мы никогда не возьмем на вакансию человека со стороны, если есть претендент внутри компании. Александра Строре начинала карьеру секретарем, а сегодня она руководит целым департаментом жилой недвижимости LNK Properties. Мне кажется, надо создать такие условия для людей, чтобы они хотели работать. Если не хотят — толку не будет.

При этом наш принцип: брать надо минимальное количество людей, потому что лишние люди вредны даже бесплатно.

— **РАЗЛАГАЮТ ВСЕХ ОСТАЛЬНЫХ?**

— Как-то в Израиле, в первые годы массового приема эмигрантов, государство платило зарплату за каждого принятого на работу эмигранта. Тому предприятию, которое его брало, он был бесплатным. Помню, на одном из предприятий я узнал об этом и спросил: что ж вы не возьмете дополнительный персонал? А мне говорят: «Мы не возьмем ни одного лишнего человека. Это вредно. Лишний человек отвлекает тех, кто работает, он все равно чего-то стоит предприятию помимо зарплаты. И самое главное, он разлагает других». Я считаю это чрезвычайно важным. Люди должны достойно зарабатывать, быть молодыми, конечно, отобранными по конкурсу. У нас все время кто-то требуется — ищем лучших

людей. Но достаточного рынка рабочей силы в Латвии нет — это объективно, страна маленькая. И нет должной конкуренции. В этом беда.

— **А ЧТО ВАМ ИНТЕРЕСНО В ЖИЗНИ СЕЙЧАС?**

— Очевидное и невероятное. То, что сделал я. Что сделали мы. Идея — создать комплексный подход к созданию терминалов и промышленных объектов — была для меня жизненно важна. И это мы осуществили ее в 2013 году.

— **ЭТА ТОЧКА ЗНАМЕНУЕТ ПЕРЕХОД В НОВЫЙ ЭТАП?**

— Я считаю, да. Потому что LNK Industries состоялась. Мы в один год сдали три крупнейших объекта. И сегодня ведем много крупных. И они работают.

Это принципиально новая философия: от универсальных технологий мы перешли к специализированным, высокоэффективным. Нужно повышать производительность — в этом залог успеха. Мы единственные, кто это делает в комплексе. И это не болтовня, а факт, подтвержденный четырьмя действующими терминалами в Вентспилсе, Клайпеде и Риге. И мы будем делать еще терминалы в Санкт-Петербурге, Риге и Мурманске. Это дешевле, выгоднее, рациональнее и в одних руках. Тут мы очень конкурентоспособны, потому что у нас цена просто лучше — и все. ■

ИДЕЯ — СОЗДАТЬ КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К СОЗДАНИЮ ТЕРМИНАЛОВ И ПРОМЫШЛЕННЫХ ОБЪЕКТОВ — БЫЛА ДЛЯ МЕНЯ ЖИЗНЕННО ВАЖНА. И ЭТО МЫ ОСУЩЕСТВИЛИ В 2013 ГОДУ.