

Предприятие-эпоха «Лорри» – 90!

А. Новичкова



В нынешнем году одному из старейших и крупнейших российских предприятий, занимающихся международными автомобильными перевозками, – АО «Лорри» исполняется 90 лет. История легендарной уральской компании началась в далеком 1929 г. Пройдя длительный и непростой путь становления, сегодня организация вносит достойный вклад в развитие экономики не только Свердловской области, но и всей нашей страны.

6 сентября 1927 г. Совет труда и обороны СССР утвердил вариант строительства нового завода в Свердловске. Для этого был создан трест «Уралмашинстрой». Зимой того же года начались подготовительные работы. Появился конный двор «Уралмашинстрой» – прародитель компании «Лорри». В нем работала тысяча коновозчиков.

В 1929 г. на строительстве появились первые автомобили – грузовой бортовой «Рено» и семиместный «Фиат». Началась история автопредприятия «Лорри». Автотранспортный цех возглавил Сергей Антонович Беляков. И уже к середине 1932 г. парк автобазы «Уралмашинстрой» состоял более чем из 50 отечественных грузовых машин.

Год спустя, после открытия «завода заводов», автобаза «Уралмашинстрой» становится транспортным цехом Уральского завода тяжелого машиностроения (УЗТМ), парк которого насчитывал уже 70 автомобилей.

В 1937 г. состоялся выпуск шоферов первого класса автобазы УЗТМ.

В годы Великой Отечественной войны на ее территории производились корпуса реактивных снарядов для легендарных «катюш». В 1941 г. вся парторганизация транспортного цеха (около 40 человек) ушла добровольцами на фронт. И лишь десять из них вернулись обратно.

В годы войны своих отцов и братьев на трудовых полях сражений заменили женщины и дети. Некоторые из них были удостоены медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

К концу войны парк автобазы УЗТМ насчитывал 130 автомобилей.

Это страшное время оставило сиротами многих детей. Автобаза УЗТМ приняла на воспитание 20 детдомовцев. Кроме того, появилась подшефная ей школа № 115.

В 1958 г. на территории автотранспортного цеха «Уралмаша» Свердловская киностудия снимает художественный фильм о водителях под названием «Очередной рейс».

В результате хрущевской реформы в 1959 г. автохозяйство УЗТМ вошло в Управление машиностроения Свердловского совнархоза. Транспортный цех УЗТМ стал автобазой № 5, коллектив которой насчитывал 365 человек (из них 200 водителей). Вскоре в ее состав вошли автохозяйства «Уралэлектротяжмаша», турбомоторного завода, «Трансмаша», ЗиКа, паровозоремонтного завода. В парке автобазы стало 1200 автомобилей, количество сотрудников увеличилось до 1720.

В 1966 г. водителю 5-й автобазы, участнику Великой Отечественной войны, почетному гражданину Свердловска, почетному работнику Минавтотранса Виктору

Михайловичу Сычугову было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

В 1968 г. часть автоколонн выделяется в Свердловское грузовое автотранспортное предприятие № 3 (СГАТП-3). А в 1972 г. на базе СГАТП-3 и СГА-5 организуется Свердловское производственное объединение грузового автотранспорта № 1 (СПОГАТ-1), где трудилось более 2 тыс. человек.

В начале 1990-х образовалось Свердловское грузовое автотранспортное предприятие № 4 (СГАТП-4), после приватизации ставшее АО «Лорри». Парк организации составлял 150 машин (в основном ЗИЛы и КАМАЗы). В компании работали 250 человек, из них 226 водителей.

В 1994 г. компания «Лорри» становится членом АСМАП, переориентировавшись с внутренних перевозок на международные. Возникает один из главных постулатов организации: уральские грузы должны возить местные перевозчики. Водители Николай Клепиков и Владимир Бошун осуществили дебютный международный рейс компании – в Болгарию. А «вели» первых международных Татьяна Александровна Кадникова и Галина Ивановна Немятых.

Сегодня в «Лорри» работают водители, накатавшие в международных перевозках более миллиона километров. Среди них Александр Руденко, Игорь Бондарев, Владимир Мельников и многие другие. В компании уделяют большое внимание ее сотрудникам. Они регулярно награждаются и поощряются ведомственными наградами и наградами областного и городского уровня.

Так, в связи с 90-летием предприятия нагрудным знаком Минтранса России «Почетный автотранспортник» награждена генеральный директор Г.А. Чеповская. Объявлена благодарность министра транспорта водителям-экспедиторам А.М. Бадртдинову, О.В. Медведеву, С.А. Андрианову, В.Г. Мельникову и И.А. Сурганову. Нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России» награждены начальник автоколонны № 1 Д.В. Скакун, водитель Ю.Б. Акатьев, водители-экспедиторы И.Н. Бондарев и А.Н. Руденко.

Знаком отличия АСМАП «За вклад в развитие международных автомобильных перевозок» награжден водитель-экспедитор А.Н. Петухов, Почетной грамотой АСМАП – водители-экспедиторы В.Н. Антипов, И.И. Бабоско, Е.С. Докукин, А.В. Кураев, В.Л. Маковеев, В.Г. Мельников, А.М. Первушин, Н.Н. Поволокин, Ю.С. Хордушин, а также начальник планово-экономического отдела И.В. Меньщикова.

Кроме того, водители «Лорри» регулярно награждаются почетными дипломами и нагрудными знаками IRU.

Само предприятие «Лорри» также неоднократно побеждало в престижных конкурсах. В 2007 г. оно стало обладателем Национальной общественной премии транспортной отрасли России «Золотая колесница» в номинации «Лидер международных автомобильных перевозок». Компания входит в ТОП-15 логистических операторов



Генеральный директор АСМАП А.Н. Курушин награждает генерального директора АО «Лорри» Г.А. Чеповскую как одного из победителей Всероссийского конкурса Ассоциации «Перевозчик года» (г. Москва, 2018 г.)

России. Ей присвоено звание «Лучший международный автомобильный перевозчик СНГ» по результатам ежегодного конкурса МСАТ (2008 г.). С 2009 г. организация включена в число лидеров региональной экономики по динамике развития – «Уральские газели». В марте 2011 г. на областном конкурсе «Лауреаты бизнеса – звезды Урала» АО «Лорри» признано лучшим предприятием по социально-экономическим показателям. В феврале 2017 г. компания заняла первое место в номинации «Лучший таможенный перевозчик» конкурса «Таможенный олимп». В сентябре 2017 г. фирма награждена дипломом «Лучший



Предприятие «Лорри» неоднократно побеждало в престижных конкурсах



Автопробег Китай – Россия (май 2018 г.)

налогоплательщик 2016 года». В ноябре 2017 г. – удостоена национальной премии в области предпринимательской деятельности Торгово-промышленной палаты РФ «Золотой Меркурий».

В мае прошлого года два автопоезда компании «Лорри» приняли участие в тестовой автоперевозке грузов и пассажиров Далянь (Китай) – Новосибирск. Проведение автопробега подтвердило необходимость наличия прямого грузового автомобильного сообщения между Россией и КНР.

На сегодняшний день на долю компании «Лорри» приходится 60% международных автоперевозок по Свердловской области и 38% – по Уральскому федеральному округу. Численность работников предприятия превышает 1200 человек. В компании действует многоуровневая система обучения и повышения квалификации работников, в первую очередь водительского состава. За последние пять лет здесь прошли практику 162 учащихся подведомственных транспортных учебных заведений (Уральского государственного лесотехнического университета, Уральского государственного университета путей сообщения и Екатеринбургского автомобильно-дорожного колледжа).

Компания активно занимается благотворительной деятельностью. Предприятие оказывает помощь ГКУЗ СО «Специализированный дом ребенка»: выполняет транспортные перевозки, вывозит снег с территории учреждения, проводит ремонтные работы по благоустройству, ежегодно приобретает необходимые для детей товары.

Эффективная работа предприятия и ее достойный вклад в развитие экономики региона неоднократно отмечались губернатором, правительством Свердловской области, администрацией города Екатеринбурга.

Одним из ветеранов предприятия, стоявших у истоков развития направления международных автоперевозок не только в компании «Лорри», но и во всем Уральском федеральном округе, является начальник отдела эксплуатации экспресс-перевозок предприятия Д.В. Скакун. Дмитрий Владимирович работает на предприятии с 15 августа 2001 г.

Свой трудовой путь я начинал водителем, – рассказывает Д.В. Скакун. – Параллельно учился (сейчас у меня два высших образования). Работать дальнбойщиком было моей мечтой, затем стало любимой работой. Когда предложили мне должность начальника автоколонны, то сначала было тяжело перестроиться и мне, и моей семье. Они уже привыкли, что меня постоянно нет дома. С другой стороны, очень помогало, что коллектив меня хорошо знал, во многих вопросах оказывалась поддержка и помощь. Начальник автоколонны прежде всего должен быть психологом. К каждому нужно найти персональный подход, чтобы и работа была выполнена точно в срок, и учтены интересы водителя. Следующий шаг – развитие нового перспективного проекта – экспресс-перевозки, при котором скорость доставки грузов сокращается, но при этом соблюдается режим труда и отдыха водителей. Руководство компании «Лорри» оказало мне большое доверие, предложив возглавить данное направление, за что я очень благодарен.

После окончания Исовского геолого-разведочного техникума в 1996 г. по распределению попал на работу в Краснотурьинское АТП № 12. Время было тяжелое, зарплату постоянно задерживали, и я принял решение перебраться в свой родной город Лесной (бывший Свердловск-45). Устроился на завод «Электрохимприбор» водителем. Работать приходилось на разной технике, но меня манила трасса, очень хотелось попробовать свои силы в дальних рейсах. Я перебрался в Екатеринбург. Устроился в транспортное предприятие «Уралмежавтотранс», где начал работу как водитель-дальнбойщик. Затем посчастливилось стать частью компании «Лорри».

В свое время попасть на международные рейсы было не так-то просто. У водителя должен был быть полный комплект документов для допуска к выполнению рейса (заграничный паспорт, международные права, виза, стажировка). Все это я прошел в кратчайшие сроки, единственная проблема была в получении заграничного паспорта, так как ранее я работал на режимном заводе. Но у меня было огромное желание трудиться на междуна-

родных рейсах, поэтому все преграды успешно преодолел.

– Помните свой первый международный рейс? Расскажите про него.

– Конечно, помню, он принес мне море эмоций. Рейс был на Чехию (г. Брно), грузиться надо было в г. Бугульме фарфоровой посудой. Мой старенький КАМАЗ только приехал из рейса, пришлось его ремонтировать, в ночь выезжать на загрузку, а это почти 800 км. Утром я был уже там. Хорошо помню, какие очереди стояли на границе в Бресте, переходили по два-три дня. В Польше были узкие дороги, особенно объездная (г. Варшава), ее еще называли зеркальной из-за того, что там часто били друг друга встречные машины. Граница между Польшей и Чехией – еще сутки. Тогда не было Евросоюза и Шенгена, между странами – границы, и были необходимы визы. Помню, как долго пытался объяснить чешскому таможеннику, что везу посуду, и как он делал вид, будто не понимает, о чем я ему говорю. Хотя большинство таможенников владело русским языком. Затем Чехия, автобанов не было, узкие горные дороги, порой создавалось впечатление, что еще чуть-чуть – и можно прочитывать задний номер на полуприцепе. В гору КАМАЗ быстро не едет, и за тобой собирается огромный караван из легковых автомобилей и грузовых иномарок, которые не могут обогнать из-за того, что дорога узкая. Навигаторов в то время еще не было, ездили по картам. На каждую страну своя карта, на крупный город – тоже, если едешь туда для погрузки или разгрузки.

Что особенно запомнилось, так это отзывчивость простых людей – чехов, поляков, которые всегда готовы были помочь. В обратный путь загрузился оборудованием для нефтяников на Нефтеюганск. Машина выдержала испытание, хотя для КАМАЗа это было очень непросто.

Я изъездил всю Европу вдоль и поперек: Англия, Скандинавия, Испания, Португалия, Италия, Турция. Не был только в Греции. Одним из первых побывал в глубине Китая, Монголии.

– В какие страны нравилось ездить больше всего – и наоборот?

– Интересно почти везде, особенно понравилась Норвегия, красивейшие места, много маленьких паромов через фьорды. Не понравился, пожалуй, только юг Казахстана, дорога от Бейнеу до Шевченко, которой просто нет, но и это было преодолено.

– Расскажите какие-нибудь интересные моменты из водительской практики?

– Помню, загрузился я в поселке Юшала Свердловской области палетной доской на Италию, разгрузка в горах, в районе границы со Швейцарией. Разгрузился, дают загрузку в районе Милана. Посмотрел по карте: можно проехать по автобану 300 км, но есть дорога напрямую, по ней можно срезать почти 150 км. Решил сэкономить пробег, и вот, не доезжая до выезда на автобан, в последней деревушке упираюсь в кольцо с

клуббой посередине, по которому при всем желании не могу проехать из-за габаритов. Начинаю спрашивать у местных жителей, как можно объехать. Мне отвечают, что здесь только одна дорога. Тогда следующий вопрос: где можно развернуться? В ответ: 8 км задним ходом до ближайшего разворота. Но ничего не поделаешь, поехал. Итальянцы, молодцы, перекрыли дорогу, разогнали легковушки, открыли ворота у закрытой фирмы и дали заехать для разворота. Пришлось возвращаться назад и ехать по автобану.

– В «Лорри» есть традиция награждать водителей, проехавших 1 млн км. Вы сколько проехали?

– Да, это очень хорошая традиция. Я был в числе первых, кто проехал этот миллион. Сейчас уже учет не веду, но по ощущениям 2 млн уже позади.

– Как часто принимали участие во Всероссийском конкурсе мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи»?

– В 2012 г. на региональном этапе конкурса по Уральскому федеральному округу занял первое место в командном зачете. В том же году на финале стал третьим. В 2013 г. на отборочном этапе в г. Екатеринбурге – второе командное место. Начиная с 2015 г. я уже стал тренировать водителей «Лорри», участвовавших в соревнованиях и регулярно побеждавших в них.

– Как по-вашему, необходимо ли дальше продвигать конкурс «АСМАП-Профи»? Способствует ли он



Награждение победителей регионального этапа конкурса «АСМАП-Профи». Первое место в командном зачете заняли водители Д.В. Скакун и В.А. Арских (г. Екатеринбург, 2012 г.)



Сегодня в «Лорри» работают водители, накатавшие в международных перевозках более миллиона километров

повышению имиджа профессии водителя-международника и привлечению в профессию молодежи?

– Я думаю, конкурс очень важен для повышения имиджа профессии. Это очень зрелищное мероприятие, где водители показывают очень высокий уровень мастерства. Многие из них, единожды побывав на конкурсе, изъявляли желание принять участие и пройти отбор в команду для выступления на соревнованиях. А как увлеченно смотрят дети на заезды огромных машин!

– Почему оставили профессию водителя?

– Решил попробовать что-то другое, с учетом этого окончил университет. Испытать себя в новых условиях... К тому же дети росли без меня, хотелось поучаствовать в их воспитании, а не быть отцом формально.

– Когда вы работали начальником автоколонны, сколько у вас в подчинении было водителей?

– Я был начальником автоколонны № 1 – крупнейшей международной автоколонны в «Лорри». В ее составе насчитывалось 89 автопоездов и 120 водителей, из них порядка 60 – международные.

– Не скучаете по дорожной романтике?

– Очень скучаю, это у меня в крови. При каждой возможности использую шанс, чтобы отвести душу и съездить куда-нибудь, посмотреть что-то новое.

– В мае 2018 г. компания «Лорри» участвовала в совместном российско-китайском автопробеге в г. Далянь. Вы проехали его за рулем и наверно были одним из первых водителей, кто въехал так далеко вглубь Китая?

– Когда поступило предложение о поездке вглубь Китая, я с радостью согласился. Это был новый опыт, новые ощущения, новый мир. Китай предстал с другой стороны, отличные дороги, хорошая инфраструктура, доброжелательные люди.

– Были какие-то сложности во время данного автопробега – при прохождении МАПП, на территории Китая?

– Трудности, конечно, возникали. Самая главная из них – языковой барьер, поскольку китайский язык очень сложен для восприятия. Были проблемы со связью, потому что в Китае есть ограничения на работу приложений WhatsApp, Viber. Сложности с навигацией, очень мало кто предлагает карты Поднебесной офлайн. Очень тяжелая граница между Китаем и Россией, таможня работает крайне медленно, простои на растаможке в Забайкальске составляли два-четыре дня, бардак на самой границе, кумовство местных водителей и таможенников.

– Как по-вашему, перевозки вглубь Китая имеют будущее?

– Уверен, что да. Это направление необходимо развивать. Глядя на нескончаемые санкции Евросоюза и США, убежден, что надо идти на восток. Рынок Китая необъятен.

– В августе вы были награждены нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России», который вам вручил министр транспорта РФ Е.И. Дитрих. Какие еще награды имеете?

– Дважды признавался лучшим водителем года (в 2010 и 2012 гг.) на предприятии. Награждался Почетной грамотой АСМАП, грамотой УГАДН, благодарственным письмом администрации г. Екатеринбурга в 2009 г., почетной грамотой правительства Свердловской области в 2006 г., нагрудным знаком отличия за безаварийную работу I степени в 2008 г.

– Ваши увлечения, хобби?

– На хобби у меня, к сожалению, времени не хватает. А если в целом, то я очень люблю путешествовать. Люблю лес, походить в тишине, собирать грибы и ягоды. А увлечение для меня – это работа.

– Расскажите о своей семье, есть ли в ней продолжатели транспортной династии?

– Моя семья – это жена и две дочки. Старшей 22 года, младшей – 16. Надеюсь на внуков, которые продолжат транспортную династию.