

Всегда в пути

А. Новичкова



Транспортная компания «Лорри» – одна из старейших и известнейших в нашей стране организаций, занимающихся грузовыми автомобильными перевозками. Имея богатую историю, множество заслуг и регалий, она и по сей день является динамично развивающимся предприятием. Зимой минувшего года фирма сменила прописку, переехав на новое место с прекрасным офисным зданием и большой стоянкой для автомобилей. До этого компания на протяжении 85 лет базировалась на территории завода «Уралмаш». С него-то и начался славный путь компании – от автотранспортного цеха до крупнейшего перевозчика на Урале.

А началась история «Лорри» 6 сентября 1927 г., когда Совет Труда и Обороны СССР утвердил вариант строительства нового металлургического завода в Свердловске – Уральского завода тяжелого машиностроения (УЗТМ). Для этого был создан

трест «Уралмашинострой». Зимой того же года стали проводиться подготовительные работы. Появился конный двор «Уралмашиностроя», который, по сути, и является прародителем «Лорри». На нем работали около 1000 коновозчиков. В 1929 г. на стро-

ительстве появились первые автомобили – грузовая бортовая машина «Рено» и семиместный «Фиат». И уже к середине 1932 г. парк автобазы «Уралмашиностроя» насчитывал более 50 отечественных грузовых автомашин. В 1933 г. после открытия «завода заводов» автобаза «Уралмашиностроя» становится транспортным цехом УЗТМ, его парк насчитывает уже 70 автомобилей.

В 1937 г. состоялся выпуск шоферов первого класса автобазы УЗТМ. В годы Великой Отечественной войны на территории автобазы УЗТМ изготавливались корпуса реактивных снарядов для легендарных «Катюш». В 1941 г. все члены парторганизации транспортного цеха, которая на тот момент насчитывала 40 человек, ушли добровольцами на фронт. И лишь



Автогараж «Уралмашиностроя» в 30-е годы



Водители компании «Лорри» традиционно демонстрируют высокий класс на конкурсе «АСМАП-Профи». В прошлом году на региональном этапе по Уральскому федеральному округу они заняли весь пьедестал почета в личном зачете, завоевав первое место в командном зачете

10 из них вернулись после Победы. В годы войны представительницы прекрасной половины человечества, а также дети заменили своих отцов и братьев на трудовых полях сражений. Некоторые из них были удостоены медали «За доблестный труд». К концу войны автопарк УЗТМ насчитывал 130 автомобилей. Великая Отечественная война оставила многих детей сиротами. Автобаза УЗТМ приняла на воспитание 20 детдомовцев. Кроме того, появилась подшефная школа № 115.

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 состав автобазы вошли автохозяйства «Уралэлектротяжмаша», «Турбомоторного завода», «Трансмаша», «Зика», «Паровозоремонтного завода». В парке автобазы стало 1200 автомобилей, количество сотрудников увеличилось до 1720.

В 1968 г. часть автоколонн выделяется в Свердловское 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 трудились более 2 тыс. человек.

В начале 1990-х образовалось Свердловское грузовое автотранспортное предприятие № 4 (СГАТП-4), после приватизации ставшее АООТ «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. Первый международный рейс организация осуществила в Болгарию. Сегодня на предприятии работают водители, «накатавшие» на международных перевозках более 1 млн км.

В 2001 г. компания закупила 12 автомобилей, в 2006-м – уже 150, в 2012-м – 603 тягача. С 2005 г. начала развиваться филиальная сеть «Лорри». С помощью АСМАП «Лорри» удалось выстроить непрерывную технологию обучения и повы-



Многочисленные награды компании «Лорри»



**Президент компании «Лорри»,
член Правления АСМАП Ю.Д. Ступак**



**Генеральный директор компании
«Лорри» Г. А. Чеповская**

шения квалификации водителей. С 2004 г. предприятие участвует во Всероссийском конкурсе профессионального мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи» и неизменно добивается высоких результатов и призовых мест.

Об успехах «Лорри» говорят и многочисленные награды, среди которых звание «Лучший международный автомобильный перевозчик СНГ» по результатам ежегодного конкурса МСАТ (2008 г.), национальная общественная премия транспортной отрасли России «Золотая колесница» в номинации «Лидер международных автомобильных перевозок» (2007 г.), премия «Золотой Меркурий» (2015 г.) в номинации «Лучший экспортер» и многие другие.

Мы встретились с генеральным директором компании Г. А. Чеповской и поговорили о развитии предприятия.

– Галина Алексеевна, наверно, не любой мужчина смог бы руководить таким гигантским предприятием, не говоря уже о хрупкой представительнице прекрасной половины человечества. Как вам это удается? Трудно быть во главе столь мощной организации?

– Скажем так – интересно. Безусловно, сложно, но у меня есть хорошо слаженная команда помощников, которая закрывает как эксплуатационные, так и коммерческие участки. Для руководителя очень важно, чтобы у него были надежные люди,

всегда готовые помочь, на них можно положиться и с ними интересно работать.

– Какие профессиональные и человеческие качества вы больше всего цените в коллегах, подчиненных?

– Прежде всего – профессионализм, то есть умение разбираться в нашем общем деле, лояльность к компании. Я сама работаю в организации с 2002 г. Мне очень нравится наша фирма, которая продолжает свое стабильное развитие, движется вперед. И президент «Лорри» Юрий Дмитриевич Ступак, благодаря своей харизме, создал прекрасный коллектив. Моя главная мотивация работы в компании – это именно интерес. Ведь когда становится скучно, уже не хочется ничего делать. А здесь работать хочется. Такого же отношения я жду и от своих сотрудников. Надеюсь, что они любят свою работу и не просиживают, не думают о том, как бы побыстрее пойти домой, а полностью отдаются своему делу.

– В компании стабильный коллектив? Есть ли текучка кадров?

– Текучки у нас практически нет, она на уровне имеющихся нормативов. Конечно, есть люди, которые покидают компанию по тем или иным причинам, приходят новые сотрудники, принося с собой какие-то свежие идеи.

– А кадровая нехватка водителей?

– Эта проблема актуальна для всех. К сожалению, в нашей стра-

не нет хорошего института подготовки водителей-международников. В советские времена это было. Только сейчас начинается какое-то движение вперед в этом направлении. Поэтому я считаю, что конкурс «АСМАП-Профи» имеет очень большое значение. Он важен не только для нас как транспортников. Он проводится и для популяризации самой профессии водителя. На соревнования приходят посмотреть люди, не всегда имеющие отношение к транспорту, приводят с собой знакомых, друзей, маленьких детей, которые с восхищением смотрят, с каким мастерством участники конкурса выполняют упражнения. Хочется, чтобы они тоже выбирали эту профессию для себя. Как говорит Ю.Д. Ступак, это даже не профессия, а образ жизни, ведь действительно очень тяжело быть дальнбойщиком.

– Существует ли в организации какая-то система поощрения для водителей?

– На предприятии внедрена система адаптации водителей. Мы разрабатывали так называемую процедуру входа в компанию, поощрение водителей и мотивационные критерии для того, чтобы они хотели работать в нашей компании. Новый работник проходит службу безопасности, собеседования с нашими службами, подписывает заявление на прием и с этого момента начинается его стажировка в ремонтной зоне. Там он изучает техническое устройство машин, узнает о том, какой минимум операций он должен уметь делать в рейсе, сдает тест технаря и только потом допускается к стажировочному рейсу. Ему присваивается категория «стажер» с определенным тарифом оплаты. После стажировки водитель допускается к выполнению самостоятельных рейсов и переходит в следующую категорию (минимальный срок нахождения в ней полтора месяца), он должен показать, насколько готов к работе в нашей компании. Дальше у него есть возможность двигаться до первой (высшей) категории, когда водитель уже получает максимальный тариф оплаты.



На территории предприятия

– Сколько сейчас водителей в компании?

– Около 800. У нас в эксплуатации порядка 600 машин. Имеются филиалы в других городах – Омске, Перми, Чебоксарах, Тюмени.

– Уменьшилось ли количество транспортных средств в связи с нынешним кризисом?

– У нас произошла реорганизация внутри. Компания «Лорри» имела обособленные подразделения в Ногинске, Челябинске, Уфе, Самаре, филиалы в Магнитогорске и Новосибирске. Сейчас те колонны, которые были в составе компании «Лорри», территориально выделены в отдельные юридические компании. То есть уменьшения машин, связанного с кризисом, нет.

– Меняется ли со временем география перевозок?

– Да, поскольку сейчас Европа диктует нам свои ограничения, мы больше обращаем внимание на азиатское направление, пробуем ездить на восток, выполнять перевозки на Манчжурию, съездили в Монголию, есть проект с Киргизией. В общем, ориентируемся, смотрим на Азию, видим там хорошие перспективы.

– Как на ваш взгляд, нынешний кризис серьезнее, чем предыдущие?

– Сейчас сложнее в плане того, что кризис более затянутый. Если раньше наблюдался резкий спад, но потом начинался подъем, то здесь мы медленно, но верно продолжаем падение. И только сейчас начинается какое-то оживление рынка. Это чувствуется, причем и со стороны клиентов. Заказчик, кстати, сейчас обращает больше внимания на собственников транспорта, нежели на экспедиционные компании. Какие-то фирмы ушли с рынка в связи с рецессией, чувствуется нехватка транспорта.

– В связи с уходом ряда транспортных компаний ощущаете ли вы приток новых клиентов?

– Безусловно, с прошлого года у нас появляются новые федеральные партнеры, мы увеличиваем и объемы, и географию перевозок. Но это касается только внутрироссийских направлений.

– Транспортные средства не простаивают?

– Нет, у нас гибкий механизм работы. Существуют так называемые европейские каникулы – в августе. Если видим, что отгрузки в этот временной период прекратились, то мы переориентируем транспорт на внутрироссийские перевозки. Водителей-международников мы стараемся по максимуму отправлять в отпуска.

– Они с пониманием к этому относятся?

– Они даже рады, ведь летом все хотят в отпуск.

– Галина Алексеевна, поделитесь с нашими читателями своим прогнозом на развитие отрасли международных автомобильных перевозок.

– Необходимо, чтобы правительство обратило внимание на нас и поддерживало как транспортную отрасль, понимая, что это все-таки нужная для государства инфраструктура. Я имею в виду экономическую поддержку (какие-то льготы, лизинговые схемы). Сейчас мы это не ощущаем, а чувствуем, что нас все больше и больше финансово зажимают. Надеемся, что международные перевозки в нашей стране будут развиваться. Мы гордимся тем, что у нас в компании работают такие водители, чье мастерство отточено годами. Нам очень не хочется их терять из-за неблагоприятной экономической обстановки.

– А водители наверняка гордятся тем, что работают в такой компании, как «Лорри»...

– Я очень надеюсь на это, верю, что водители работают в компании с радостью.