

» В хвойном лесу идёт непрестанная борьба за выживание — деревья тянутся вверх, к свету, и тем самым душат всю менее высокую растительность, включая и другие деревья

» Многие хвойные деревья — настоящие долгожители. Известны представители хвойного мамонтового дерева, прожившие более трёх тысяч лет

» Хвойные леса — настоящая здравница. Хвоя многих деревьев широко используется в фармакологической промышленности — из неё делают самые разнообразные лекарства

Бесплатное еженедельное приложение к газете «УВ»

УЛК ИНФО

28 10
2017
№18



День за днем за рулем лесовоза

29 октября – День работников
автомобильного транспорта

стр 2

По итогам работы за 8 месяцев текущего года первое место по вывозке древесины занимает экипаж лесовоза Скания 185 в составе **Сергея Малаева, Николая Коршунова и Валерия Едемского**. Объем вывезенных ими сортиментов равен **22828 кбм**.

Совсем немного им уступает экипаж лесовоза Скания 196: **Сергей Пустынский, Андрей Соколов и Василий Честнейшин** с показателем **22424 кбм**.

Замыкает тройку лидеров экипаж лесовоза Ман 255: **Александр Шерягин, Александр Пушкин и Сергей Тушин**. Они вывезли **21967 кбм** древесины.

Средний объем вывозки древесины по предприятию на один автомобиль составил **2028 кбм** в месяц.

Водители **Александр Мамонов, Александр Пеньевской и Василий Абрамов** в одном экипаже работают уже несколько лет, у каждого из них, конечно же, свой взгляд на вещи, но это нисколько не мешает им: чтобы работа приносила удовлетворение всем, нужно уметь договариваться. Их маленький коллектив, считают мужчины, сложился, работать в одной связке комфортно и интересно.

От напарников в экипаже зависит многое. Хорошо, когда коллектив сплоченный, когда между водителями складываются доверительные отношения. Это значит, пришел на смену, машину завел и поехал. Можно даже не проверять автомобиль: если ребята не предупредили ни о чем, значит, машина полностью исправна и готова к работе. Но, конечно, в рейс машина отправляется лишь после прохождения водителем медицинского осмотра, получения путевого листа и положительного заключения механика о состоянии автомобиля, — поделился старший по экипажу Александр Мамонов.

О выборе специальности наши герои не пожалели ни разу: они сих пор получают удовольствие от дальней дороги. Экипаж Александра Мамонова заслужил хорошую репутацию и уважение среди коллег.

БЛИЦ-ОПРОС

Считаете ли Вы себя профессиональным водителем?

Профессия водителя очень важна и ответственна. Для подготовки профессионального водителя требуется много времени и трудового стажа работы по специальности. Индикатор профессионализма - безаварийное вождение, отличное знание материальной части транспортного средства, способность обеспечить бесперебойную и надежную работу машины. Огромную роль при этом играют высокие моральные качества человека за рулем. Считают ли наши респонденты себя водителями-профессионалами?



Ольга Христюк, инженер ПТО ООО «Устьянская теплоэнергетическая компания»:

- Водители-любители и настоящие профессионалы-водители — это разные вещи. На самом деле профессиональный водитель — это тот, который посвятил всего себя избранному делу, он не допустит аварии по вине другого участника дорожного движения, не говоря о том, чтобы само-

му создать аварийную ситуацию. Себя отношу просто к разряду автолюбителей.



Василий Кузнецов, главный механик Группы Компаний «УЛК»:

- Да, себя по праву отношу к профессиональным водителям, судите сами: мой водительский стаж более 40 лет, и вся жизнь связана с техникой, да и по профессии я инженер-механик. В 1973 году получил водительское удостоверение категории В, в 1975-ом - категории С, спустя еще несколько лет — категории Е. Профессиональный водитель — это человек,

знающий техническую часть автомобиля, хорошо ориентирующийся на местности, быстро соображающий, адекватно реагирующий, стрессоустойчивый, ответственный, трудолюбивый. Такие водители — ценность любого предприятия!

Константин Владимиров, водитель вилочного погрузчика ООО «Устьянский лесоперерабатывающий комбинат»:

- Кто такой профессиональный водитель? На мой взгляд, это должно быть у человека в крови. Этому не учат в автошколах. Ты либо чувствуешь машину и можешь правильно, четко и своевременно среагировать в любой ситуации, либо нет. Чтобы стать профессиональ-



ным водителем, нужен огромный опыт вождения.



День за днем за рулем лесовоза

В «Устьянской лесоперерабатывающей компании» сегодня работают 140 водителей на вывозке леса. Это настоящие профессионалы. Именно они обеспечивают надежное сообщение между заготовительным подразделением и перерабатывающим производством.



Автопарк «УЛК» состоит из дорогих машин Ман, Вольво и Скания, которые являются самыми предпочитаемыми в России иностранными марками лесовозов. На такой технике можно вывезти несколько десятков кубометров сортиментов, или проще говоря, разделанных бревен определенной длины. Расстояния машинам приходится преодолевать достаточно большие - плечо вывозки варьируется от 60 км летом до 130 км в зимнее вре-

мя. И в дороге всякое может случиться. Но работники предприятия один на один со своей проблемой не остаются — все машины радиофицированы и оснащены системой спутникового мониторинга ГЛОНАСС.

Внешний вид машины может многое рассказать и о водителе, и о его работе. У хорошего водителя в кабине всегда чистота и порядок. **Вячеслав Климов** относится к данной категории водителей:

— Современный лесовоз - крепкая, хорошая, доступная в управлении и, главное - надежная машина, - так оценивает он свой рабочий автомобиль. Быть водителем лесовоза - это значит не только сидеть за рулем, но и поддерживать машину в должном техническом состоянии, а также производить за ней уход в перерывах между рейсами - каждый экипаж сам моет, чистит, убирает салон. И знаете, машина все это чувствует - в таком случае она никогда не подведет.

Василий Суворов работает водителем на вывозке леса хоть и не так давно, но эту профессию считает своей, она

ему действительно, от неё он получает моральное удовлетворение:

— Водителю лесовоза приходится взаимодействовать со сверхмощной машиной, ведь под ее капотом кроется до 500 лошадиных сил, да и груз он возит немалый. Поэтому для управления таким автомобилем нужна сноровка - ездить нам доводится не только по автотрассам, но и по лесным дорогам. Водитель лесовоза — это профессия для настоящих мужчин, которые обладают четкой двигательной реакцией, уверенностью в себе, решительностью и эмоциональной устойчивостью.

По словам начальника автотранспортного цеха Компании **Александра Бенедюка**, водители лесовозов — скромные, трудолюбивые и ответственные люди:

— Они не представляют себя без «баранки» и предпочитают трудиться в мужском коллективе, где на первом месте стоит взаимовыручка и уважение. А поскольку работа сложная, то водители получают особое удовлетворение от того, что справляются с ней. Их охватывает некая гордость за то, что они преодо-

Герои нашей сегодняшней публикации - лишь малая часть тех достойных людей, профессиональных водителей, которые заслуживают уважения и почитания за свой труд, знакомить с ними наших читателей мы продолжим в дальнейшем.

В заключение хотелось бы поздравить с профессиональным праздником всех водителей предприятий Группы Компаний «УЛК» и пожелать счастливых дорог, поменьше поломок в пути, и чтобы всегда дома их ждали любящие родные люди!



лели путь, который не всякий может проехать. Повышается их самооценка, - поделился Александр.

Действительно, далеко не каждому дано работать на такой сверхмощной машине, как лесовоз. Иногда водителю автобуса говорят: «Аккуратней, не дрова везешь». Но так может сказать только тот, кто не знает, каково это — возить лес...

Короткой строкой

ООО «Устьянская лесоперерабатывающая компания»



На территории производственной базы предприятия в с. Березник завершены все строительные работы, и приняты в эксплуатацию новые объекты. Это вновь построенный большой склад ТМЦ, неотапливаемый ангар для сезонного хранения техники, реконструированные здания РММ и бывшего склада импортных запчастей, где разместились покрасочный бокс и токарный цех. Также проведено техническое обслуживание оборудования производственной котельной, завершено благоустройство территории.

ООО «Устьянский лесопромышленный комплекс»

На площадках закаливания Устьянского семеноводческого комплекса остаются зимовать 5 млн. 523 тыс. молодых семян хвойных пород возрастом до полугода. Первые две ротации обновленного питомника по-



казали отличную всхожесть. В следующем году в устьянском питомнике планируется посадить и вырастить 9 млн. сеянцев.

ООО «Устьянский лесоперерабатывающий комбинат»



На предприятии продолжается модернизация оборудования. В цех дореверной обработки поступил современный торцовочный станок, который будет установлен взамен одного из старых, морально устаревшего. Всего в работе задействовано 10 торцовочных станков.

ООО «Устьянская теплоэнергетическая компания»



Завершено устройство фундамента под будущую котельную в с. Березник. К монтажу котельного оборудования и каркаса здания строители приступят весной 2018 года, а запуск автоматизированной котельной мощностью 6 МВт, работающей на пеллетах, намечен на сентябрь 2018 года. Прокладка новых инженерных сетей, которые свяжут котельную с производственной базой УЛК, охотхозяйством «Медведь» и всеми объектами социальной сферы села, также завершится в 2018 году.

ООО «Медведь»



Все руководство охотхозяйства с 15 октября располагается в одном офисном здании в с. Березник, где ранее много лет находился офис ИП Буторин В.Ф. и Устьянской лесоперерабатывающей компании.

с. Березник

Завершены практически все наружные работы на строительстве Ледового дворца: осталось обшить цоколь и благоустроить территорию. Внутри объекта завершено устройство полов и перекрытий, начат монтаж самого пола — плиты под искусственный лед.

п. Богдановский

В населенных пунктах Едемского округа расположено более 10 ветхих домов, которые не только портят внешний вид поселков, но и представляют реальную угрозу в противопожарном плане. Решение этой проблемы взял на себя Совет округа. В этом году с помощью техники УЛК два аварийных дома уже снесены, убран строительный мусор, территория спланирована. В планах следующего года — еще один дом. Члены Совета округа готовы запланировать и больше, но работы по сносу не дешевые, а самое главное — необходимо получить на это согласие хозяев. К сожалению, встречаются и несознательные граждане, которые не только отказываются дать согласие на снос, но и предлагают выкупить их развалюху под предлогом «Если вам надо снести, платите».

Наше будущее в настоящем

■ Александр УСАЧЕВ

Если бы более полувека назад устьянскому мальчишке из деревни Камкино сказали, что в будущем он станет директором большого устьянского завода, известного на всю Россию, в строительстве которого сам примет активное участие, мальчишка, наверное, назвал бы это фантастикой. Но время шло, и будущее становилось реальностью.

Для Виктора Лоскутова Родина — это не только лес и речка, луга и просторы. Это, прежде всего, люди, с которыми рос, учился, работает. Сам он родом из семьи сельской интеллигенции. Мама медсестра, отец инженер. Виктор благодарен родителям за то, что приучили его и двух младших сестер к труду с детских лет.

Перелистывая страницы трудовой биографии Виктора Геннадьевича, приходишь к выводу, что судьба готовила его к главному экзамену в жизни — строительству лесоперерабатывающего комплекса будущего.

Водитель-механик

По окончании Устьянской средней школы Витя Лоскутов с правами водителя, которые получил во время учебы, сразу же пришел устраиваться шофером в Мелиоративную ПМК-12, где инженером работал отец. Конечно, по возрасту Виктор еще не имел допуска к самостоятельному управлению автомобилем, но «по великому знакомству» ему доверили «ГАЗ-52», на котором он возил запчасти к машинам и продукты для столовой. Свой автомобиль — мечта каждого деревенского юноши. Машина, которую он знал наизусть, наслаждался равномерным звуком работающего двигателя. Какой там институт — вот она настоящая взрослая жизнь.

Радиотелеграфист

На самом деле взрослая жизнь только начиналась, впереди ждала армейская служба. Зарекомендовав себя хорошим водителем в МПМК, Лоскутов был направлен на курсы экскаваторщиков, затем в Архангельскую школу ДОСААФ и вскоре призван в армию в состав Группы Советских войск в Германии. Радиотехнические войска особого назначения, секретное подразделение, куда ни глянь — сплошь военная тайна. Вроде, служишь за границей, да только её не видно за высоким забором воинской части. Лоскутов с сослуживцами обеспечивал связь между точками радиоразведки, расположенными на территории Германии и Чехословакии и следящими денно и нощно за передвижениями войск НАТО на Европейском театре. Каждый раз, выезжая по тревоге на учения или на радиотренировки, Виктор замечал, что водители, посадив аккумуляторы, подолгу мучаются, крутят железную ручку, срывая кожу на ладонях, запуская двигатель автомобиля с радиопередатчиками в кунге. Для Лоскутова причина этого была понятна и проста, и он обратился к командиру автозавода за разрешением помочь солдатам решить эту проблему

раз и навсегда. Тот, в свою очередь, пообещал щедро отблагодарить «умника». Не прошло и трех минут, как двигатель «замурлыкал», и машина поехала. Впоследствии прапорщик выполнил обещание и наградил Лоскутова за отремонтированный автомобиль баночкой немецкого пива. Но главной наградой для Виктора стала возможность увидеть Германию. После этого случая командир взвода вручил Лоскутову ключ зажигания от того самого «ЗИЛА», и на все учения и тренировки Виктор выезжал уже сам. Проезжая по чистым улицам немецких городков, ровным автобанам, младший сержант срочной службы задавал себе вопрос, а почему мы у себя на Родине так не можем? Но не находил пока ответа.

Инженер

По окончании армейской службы осенью 1982-го Лоскутов вернулся в свою ПМК. Получил в управление «ЗИЛ»-130-й, подремонтировал его и возил гравий и торф. А летом следующего года поступил в Вологодский молочный институт на инженерный факультет механизации-электрификации сельского хозяйства. Любимым предметом студента Лоскутова стала теоретическая механика. Он до сих пор помнит множество формул. В годы учебы познакомился с симпатичной девушкой Ольгой, сыграли студенческую свадьбу, и в родные Устьяны по окончании института вернулся с семьей.

На первое время поселились с родителями, затем Лоскутов взялся за строительство собственного жилья. Сам и архитектор, и строитель. Отец стал главным помощником.

Учитель

В 90-е годы экономика страны входила в труднейшую фазу рыночных отношений. В январе 1999 года дорожный участок в «Устьянсмелиорация» был расформирован, и Виктор попал под сокращение. Через полгода безработицы Лоскутов получил предложение занять вакантную должность заместителя директора по производственному обучению в профтехучилище №34, расположенном в райцентре. Вот уж где потребовались качества, приобретенные за время службы в Германии. Он начал с того, что в течение года пришлось собирать учебную технику, рассеянную по всему району, а также постигать новую для Лоскутова профессию педагога. Лоскутов за годы работы в училище получил педагогическое образование, сумел объединить коллектив в единую команду, усовершенствовал методику составления учебных планов и про-

грамм. При его активном участии училище успешно прошло две аттестации на право осуществления учебной деятельности в сфере профтехобразования. Коллеги теперь по-доброму вспоминают, что им пришлось забыть, что такое учительский отпуск-72 дня. Отдыхали по 30 дней и с середины августа приступали к подготовке нового учебного процесса.

Руководитель

Прошло восемь лет плодотворной работы в сфере профтехобразования. А затем поступило предложение от генерального директора Устьянского лесопромышленного комплекса Владимира Федоровича Буторина перейти на работу в УЛК директором по развитию. Тогда Лоскутов попросил неделю на раздумье, и было, о чем поразмышлять. С одной стороны, профтехучилище, где все основное выстроено, и процесс идет согласно учебному плану. С другой, неизвестность — новый лесоперерабатывающий завод, а что, если не получится, не хватит сил, опыта, знаний. Лоскутов стоял перед выбором: рискнуть — не рискнуть? И рискнул!

17 июля 2007 года Виктор Лоскутов вышел на новую работу, полную грандиозных планов и проектов. Учиться и постигать науку в деле лесопереработки приходилось на ходу. Устьянские мужики начали осваивать мировой опыт лесопиления.

В марте 2008 года на территории будущего завода был заложен первый камень, а через полгода грянул мировой экономический кризис, который сказался и на Российской экономике. Все предприятия застыли в ожидании, что делать. Никто никому ничего не продавал и ни у кого не покупал. Над проектом нависли тучи сомнений, а стоит ли продолжать? Выбор был сделан — строить! Несмотря на дожди и морозы, перебои с финансированием, капризы поставщиков и ошибки подрядчиков, на стройплощадке росли корпуса будущего завода.

Во время монтажа двух теплообменников весом 24 тонны каждый для производственной биокотельной комплекса потребовался кран грузоподъемностью до 40 тонн. Такого крана в ближайших районах не нашлось, время поджимало, установку нельзя было откладывать. Тогда Лоскутов принимает решение поднять теплообменники двумя автокранами грузоподъемностью до 25 тонн. Но для этого потребуются максимум сообразности крановщиков, синхронность действий и немного отваги. Лоскутов за ночь все продумал и ранним утром вышел на монтажную площадку. Он, как дирижер, взял на себя ответственность и риск за блестящее исполнение



оркестром производственной увертюры. Иностранцы шеф-монтажники во время подъема удалились на почтительное расстояние. Когда все благополучно закончилось, вместо аплодисментов последовали крепкие продолжительные рукопожатия. Лоскутов считает: «Без здорового авантюризма жить скучно, да и не получится в наше время».

Лесопромышленный комплекс мощностью 600 тысяч куб. м пиловочника по входу в год в 2011 году приступил к выпуску лесопроизводства. Пиломатериалы в пакетах с фирменным знаком УЛК — лапой медведя — поставляются в 20 стран мира. Задуманное, когда-то казавшееся фантастикой, сбылось.

И в этом несомненная заслуга Виктора Геннадьевича. Именно он не боялся — рискнул. И все получилось!

Лоскутов соглашается: «Да, в целом получилось, но сказать, что все уже получилось, значит, остановиться в развитии». Именно поэтому индустриальная философия «УЛК» определяется формулой: «задача за задачей, рубеж за рубежом, от нового к новейшему».

P.S.

В начале октября 2017 года заместитель генерального директора ГК «УЛК» по лесопереработке и капитальному строительству Виктор Геннадьевич Лоскутов, вернувшись из командировки по поставкам оборудования для нового лесоперерабатывающего комплекса, утро следующего дня начал на строительной площадке пеллетного завода.

Здесь предстояли серьезные монтажные работы. Специально для этого из Санкт-Петербурга прибыл автокран грузоподъемностью 250 тонн в сопровождении двух трейлеров с грузами для противовеса. Подобной техники в России не так много, а загрузка автокрана распланирована на полгода вперед. Для того чтобы смонтировать четыре башни для готовых топливных гранул, их необходимо было установить на металлические конструкции. Вес каждого силоса почти 45 тонн. Для этого и потребовался автокран с большим запасом грузоподъемности. Этот сложный монтаж состоялся накануне 55-летнего юбилея Виктора Лоскутова, который десять лет назад пришел сюда строить лесоперерабатывающий комплекс будущего.