

## Профориентация

**Объединение городских библиотек и Магнитогорский металлургический комбинат ведут планомерную профориентационную работу со студентами и школьниками. Встречи молодёжи с руководителями ПАО «ММК» и представителями рабочих профессий формируют у подрастающего поколения представление об истории комбината, его структурных подразделениях, перспективах развития градообразующего предприятия.**



Евгений Полежаев

Светлана Жданова

© Евгений Рухмалёв

На рыжих камнях  
Магнитной горы

В центральной городской библиотеке имени Бориса Ручьёва учащиеся средних общеобразовательных школ № 5, 7 и 8 встретились с ведущим инженером-технологом управления логистики ПАО «ММК» Евгением Полежаевым. Но прежде чем Евгений Владимирович приступил к рассказу о своей работе, заведующая центром культурно-исторического краеведения Светлана Жданова провела небольшой экскурс в историю предприятия. Так, она поделилась с подростками малоизвестными фактами: руду в наших краях начали добывать ещё в XVIII веке, а в числе значимых для ММК дат – не только признанное днём рождения комбината 1 февраля 1932 года, когда был получен первый чугуун, но и, например, август 1934-го, когда получен первый сортовой прокат. Говоря об истории ММК, нельзя не упомянуть о героизме тружеников тыла и состоявшемся благодаря броневому бюро технологическом прорыве. Но не будем забывать: труженики-энтузиасты были на ММК во все времена. Есть они и сегодня. Подтверждением тому – та неподдельная любовь, с которой говорил о своей профессии гость библиотеки Евгений Полежаев.

Управление логистики, ранее именовавшееся управлением железнодорожного транспорта, – одно из крупнейших управлений этого профиля в России. Евгений Владимирович, бывавший на металлургических предприятиях в Челябинске, Новокузнецке, Липецке и Череповце, знает о чём говорит.

Управление логистики ПАО «ММК» занимается железнодорожными и автотранспортными перевозками. Его ведущий инженер-

## Стальные рельсы ММК

## Управление логистики на комбинате – одно из крупнейших в стране

технолог привёл красноречивые цифры: на территории ММК проложено около 800 километров железнодорожных путей, объединённых в 41 станцию. Парк локомотивов составляет 214 единиц, около трёх тысяч собственных вагонов. Ежедневно на путях комбината на линии работает 165–170 локомотивов. В управлении трудятся более двух тысяч человек и свыше полутора тысяч сотрудников ООО «Ремпуть», занимающихся обслуживанием инфраструктуры железнодорожного транспорта и по сути находящихся с ними в одной команде. И ещё красноречивые цифры, приведённые Евгением Полежаевым: в год на ММК перевозят до 130 миллионов тонн грузов, для сравнения: в Латвии – 40–50 миллионов тонн в год. Масштаб впечатляет.

Не будем забывать и о том, что город отсчитывает свою летопись со дня прибытия к подножию горы Магнитной первого поезда. А значит, железнодорожники первыми вписали свои строки в историю трудовой Магнитки.

## Без человека не обойтись

Управление логистики ММК – динамически развивающаяся структура, идущая в ногу со временем. Сегодня локомотивы оборудованы системой спутникового слежения, станции – системой диспетчерского контроля, любая операция с вагонами учтена в информационной системе, что позволяет мгновенно найти нужный вагон и понять, что

с ним происходит, а таких вагонов ежемоментно в ПАО «ММК» до 9000! В скором будущем появится система помощи принятия решения для диспетчера, разработка которой уже ведётся совместно с IT-специалистами ООО «ММК-Информсервис» Группы ПАО «ММК» и ООО «Венто Технологии». Уникальный проект, аналогов которому в мире нет. У каждого диспетчера на станции «под присмотром» до 23 локомотивов, а у поездного диспетчера – 27, при этом важно не запутаться, нужно уметь грамотно оценить ситуацию, быстро в ней сориентироваться.

Ребята заинтересовались, а не заменят ли машины человека полностью. Евгений Полежаев подтвердил: автоматизация идёт семимильными шагами, к примеру, в Китае поезда метро уже управляются дистанционно. В России на ряде предприятий управление локомотивами осуществляется с дистанционного пульта, а в Московском метро рассматривают возможность запуска метро по кольцевой нитке без машиниста поезда. Но на производстве это будет внедряться ещё не скоро. Как бы ни были отлажены роботизированные устройства, без присмотра человека пока не обойтись. Поэтому железнодорожники ещё долго не останутся без работы.

Правда, прогресс обусловил сокращение количества железнодорожников в бригаде. В своё время на паровозах работали пятеро: машинист, помощник машиниста,

составитель, сцепщик и кочегар. Ныне за счет развития техники в бригаде локомотива осталось двое: машинист и помощник машиниста. Кстати, профессия машиниста – одна из самых квалифицированных рабочих профессий на комбинате.

Прочна дружба между бригадами и подразделениями. В составе управления – цех эксплуатации, локомотивный цех, цех железнодорожного транспорта и грузовая служба. Кроме того, управление логистики занимается внешними перевозками ММК, контролируя и организуя движение грузов по сети ОАО «РЖД».

## Интересно и престижно

В большом дружном коллективе обожают КВНы, капустники, совместные праздники. Проходят спортивные состязания и игры «Что? Где? Когда?». Быть железнодорожником интересно и престижно. А кроме того, это стабильность и уверенность в завтрашнем дне. Новичок может заработать 40–45 тысяч в месяц – это выше, чем в среднем по городу.

Сам Евгений Полежаев подрабатывал составителем поездов с 18 лет. На постоянную же работу пришёл на комбинат после окончания МГТУ имени Г. И. Носова в 2007 году. Несколько месяцев был составителем, пять лет – диспетчером, и вот в течение семи лет трудится в должности ведущего инженера-технолога. Он охотно отвечает ребятам на многочисленные вопросы, в том числе – куда пойти учиться на железнодорожника. Если говорить о Магнитогорске, то среднее специальное образование

можно получить в политехническом колледже, высшее – в МГТУ, где есть сильная кафедра логистики, благодаря чему есть возможность и профессию получить, и наукой заняться – пойти в аспирантуру, защитить диссертацию.

У желающих есть возможность учиться два года в Магнитогорске, одновременно изучая китайский язык, и затем два года – в Китае, в итоге получить не один, а два диплома. Первый выпуск участников этого интересного и востребованного проекта состоялся в этом году, все выпускники нашли работу.

В сфере логистики каждый может найти себе дело по душе. Кто-то не любит принимать решения, но любит скрупулёзный труд – из него получится прекрасный ремонтник. А кто-то любит управлять, ежедневно решая сложные задачи, в любой момент готов ответить на брошенный жизнью вызов – по мнению Евгения Владимировича, это самое интересное. Учиться приходится постоянно. Евгений Владимирович с улыбкой вспоминает, как, придя на ММК с красным дипломом, засыпался на входе бы элементарным вопросом опытного железнодорожника: «Сколько острьяков на стрелке?» Без практического опыта теория хромает.

Разговор идёт живой, с заинтересованностью с обеих сторон. Далеко не всегда старшеклассники так жаждут на вопросы. А на прощание парни настойчиво спрашивают:

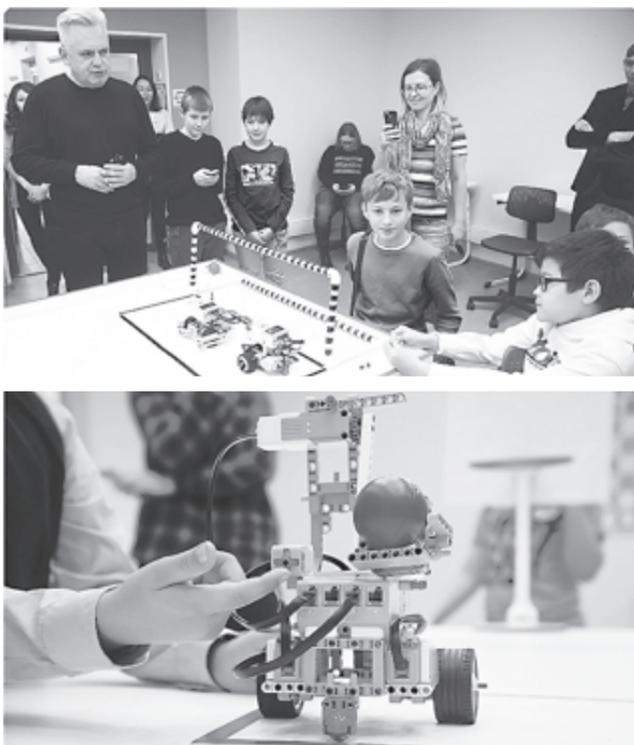
– И всё-таки – почему выбрали именно эту профессию?

Авторитетный и опытный специалист, Евгений Полежаев вдруг мальчишески улыбается и говорит:

– В детстве у меня была железная дорога...

✍ Елена Лещинская

## Прогресс



## Увлечение будущим

## В детском технопарке «Кванториум» прошёл первый городской конкурс Robo Start-2019.

Идея мероприятия возникла у заместителя председателя общественной молодежной палаты городского Собрания депутатов, педагога дополнительного образования по робототехнике Ксении Лавровой. Её поддержал директор «Кванториума» Денис Полушкин, управление образования и подразделения по молодежной политике администрации города.

Всего за десять дней удалось собрать 17 команд, которые боролись в пяти категориях. Открывая конкурс, Денис Полушкин отметил, что «Кванториум» всегда рад новым гостям.

Почётным гостем конкурса стал спикер МГСД Александр Морозов. «Вижу, что глаза у вас горят и пришли сюда по собственному желанию. То, чем вы увлекаетесь, – это будущее! Вы большие молодцы и не останавливайтесь на достигнутом!» – обратился председатель депутатского корпуса к ребятам.

Пришёл Александр Олегович на Robo Start не один: Александр Морозов-младший, ученик второго класса, также увлекается робототехникой и принял участие в соревнованиях. Кстати сказать, с напарником Павлом Даниленко он занял второе место в категории WeDo. Ребята из конструктора создавали машинку, написали программу для пульта управления, и за короткое время их аппарат должен был пройти змейку, не сбив ни одну кеглю.

В категории для 3–4 классов под названием «Баскет Бот» участники должны были собственноручно собранными роботами с определенного расстояния подъехать к баскетбольному кольцу и попасть в него мячом, закрепленном на механизме. Надо сказать, очень волнительное зрелище, особенно для родителей участников, которые пришли поддержать своих детей.

Роботы играли не только в баскетбол, но и футбол. Была специальная номинация «Футбол управляемых роботов». Здесь уже на футбольном поле бились по два робота от каждой команды. В категории «Проектная работа» были

представлены уже готовые проекты. Так Алексей Емельянов (14 лет), учащийся школы № 56 и увлекающийся роботами уже около трёх лет, представил «руку терминатора». Второе место досталось проекту «Автомойка» от учеников школы-интерната № 4 Сайгуфрона Тошова и Семёна Маслака. Первое же место в этой категории заняли ребята, которые уже отличались со своим проектом «Многофункциональный учебный кабинет» на Всероссийской олимпиаде, Глеб Якимович и Матвей Быков.

Достойных работ было предостаточно. В категории «Весёлая механика» участники собирали роботов, что называется, с нуля. «Получились они классными, и были очень приличные работы», – отметила Ксения Лаврова.

Без призов не ушёл ни один участник. А победителям достались дополнительные призы от спонсоров. Поддержку в проведении Robo Start оказали союз молодых металлургов и волонтеры из организации «По зову сердца».

Организаторы задумались о проведении подобного городского конкурса и в следующем году. Так что, до новых встреч!