

# ИЗВЕСТНЫЙ — НЕИЗВЕСТНЫЙ Магнитогорск

как устроены город и комбинат

№ 35  
28.07  
2020

Вагонный парк ММК насчитывает более 3900 единиц техники.

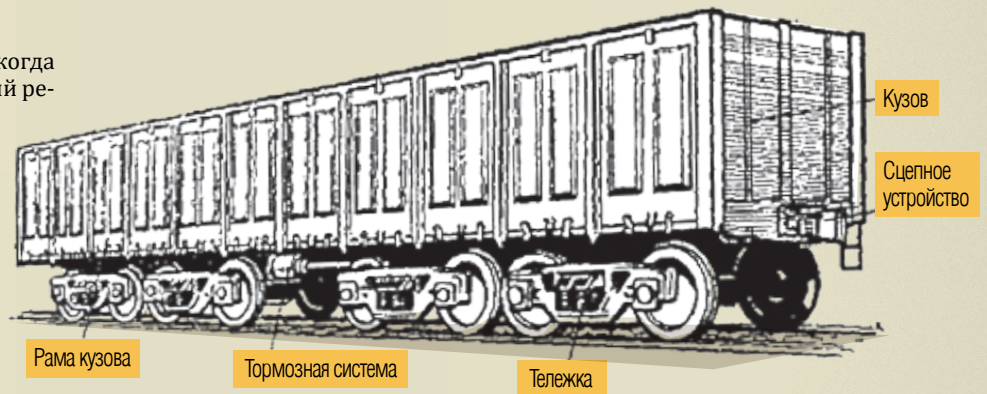


Первый состав гружёных хопперов на бункерной эстакаде, 1932 год

Свою историю вагонный цех ведёт с 1934 года, когда под колоннами копрового цеха был создан первый ремонтный тупик, рассчитанный на четыре вагона, в эксплуатации же находилось 122 вагона. С тех пор многое изменилось. В настоящее время вагонный парк Магнитогорского металлургического комбината насчитывает более 3900 единиц техники, 379 из них задействованы на вывозе готовой продукции и доставке сырья для подразделений комбината.

**Грузовой вагон** – это единица подвижного состава, предназначенная для перевозки грузов. Несмотря на разнообразие типов вагонов, основная его конструкция практически одинакова. Вагон состоит из рамы, кузова, тележек, тормозной системы и сцепных устройств – автосцепки или винтовой упряжи.

На раннем этапе развития железнодорожного транспорта выпускались грузовые вагоны трёх типов: крытые, полувагоны и платформы. Со временем появились специализированные вагоны для перевозки различных грузов. Первые вагоны были двухосными или трёхосными и не имели тележек.



Двухосный железнодорожный вагон 30-х годов

## С линии — на постамент

В ноябре 2002 года возле вагонного цеха был установлен на пьедестал двухосный железнодорожный вагон грузоподъёмностью 20 тонн. Надпись на табличке гласит, что это один из первых вагонов, прибывших на комбинат. Сохранилась и дата его изготовления: Усть-Катав, 1930 год. Двухосные

Ежемесячно в вагонном депо ООО «Ремпуть» ремонтируется

вагоны почти повсеместно были изъяты из эксплуатации в 1950-е годы. В 1931 году на комбинат стали поступать 60-тонные думпкары-самосвалы фирмы «Магор» из США. Поезда, составленные из пяти таких думпкаров, тянули трёхосные паровозы германского производства.



## В преимственности — сила

Работа металлургического комбината невозможна без участия вагонного цеха. На предприятии собран широчайший спектр подвижного состава, который вообще существует на железнодорожном транспорте. Современная вагонная техника работает бок о бок с

«исторической», выпущенной в 30–40-е годы прошлого века. Грузовой парк ММК располагает платформами для перевозки горячей сырьевой заготовки, вагонами-цистернами, шестиосными думпкарами, хопперами для перевозки горячего агломерата, полувагонами с раскрывающейся крышей, платформами для перевозки совков.

На семнадцати железнодорожных станциях ММК

трудятся сто осмотрщиков вагонов, которые круглосуточно выполняют безотцепочный ремонт, проводят технический осмотр и полное опробование автотормозов подвижного состава, в том числе и вагонов с продукцией ММК, отправляемых потребителю. Ещё около сотни человек заняты ремонтом вагонов в депо – в месяц они восстанавливают более 120 «больных» вагонов.

## Грузовые вагоны ММК



## Магнитогорский подход

Ежемесячно на ММК прибывает 26–30 тысяч вагонов с железорудным сырьём, углём, металлическим ломом и другими материалами. Одно из требований системы менеджмента качества – металлопрокат должен поставляться потребителям в вагонах, максимально очищенных от ранее перевозимых грузов.

ММК первым в отечественной металлургии освоил современную технологию помывки вагонов. Крытый ангар для помывки вагонов – уникальный объект, аналога которому нет ни на одном российском металлургическом предприятии. Производительность бокса – не менее 1000 вагонов в месяц. Благодаря этому предприятия

автомобильной промышленности и производители труб ежемесячно получают от Магнитогорского металлургического комбината не менее 60 тысяч тонн качественной металлопродукции только в чистых вагонах.

Специалисты цеха разработали и ввели в перевозку вагон новой конструкции для транспортировки горячего шлака, не имеющий аналогов в стране.

– В настоящее время вагонный цех – это 256 человек, которые круглосуточно осуществляют работы по обслуживанию и ремонту вагонов,



Олег Казаков

– отмечает директор ООО «Ремпуть» Олег Казаков. – В состав цеха входят два вагоноремонтных депо и семь пунктов технического обслуживания, географически расположенных на всей площадке комбината, начиная от Агаповки и заканчивая северным блоком прокатных цехов. Одной из особенностей цеха считается то, что почти половину коллектива составляют женщины.

Собственными силами цеха была изготовлена и внедрена в эксплуатацию установка по двухсторонней наплавке гребней, которая позволила в четыре раза увеличить ресурс колёсных пар, а их в эксплуатации более 15 тысяч. В 2018 году Магнитогорским металлургическим комбинатом были приобретены 63 вагона для перевозки агломерата с аглофабрики № 5.