

Известный — неизвестный Магнитогорск

как устроены город и комбинат

№ 37
20.08
2020

В настоящее время грузоперевозки по железнодорожным путям ПАО «ММК» обеспечивает парк локомотивов управления логистики.

Инвентарный парк управления логистики ПАО «ММК» состоит из **103 тепловозов, 107 электровозов и 39 единиц специализированной техники** (дизель-генераторные установки и снегоочистительная техника). Основной задачей локомотивного парка является обеспечение производственного процесса ПАО «ММК», включающего в себя грузоперевозки между цехами, подачу, вывоз сырья и готовой продукции.

Завоз сырья и оборудования, вывоз готовой продукции на подъездные пути ОАО «РЖД» в основном осуществляют вывозные электровозы серии EL-21, маневровую работу на станциях, имеющих контактную сеть, — электровозы серии EL-2, 4КП, НРМ2. Для подачи и выводки вагонов из цехов и тупиков, где контактную сеть смонтировать невозможно, к маневровым электровозам прицепляют дизель-генераторные установки, обеспечивающие дви-

жение электровоза без контактной сети. На станциях, где применение электровозной тяги невозможно, вывозную и маневровую работу выполняют тепловозы серии ТЭМ и ТГМ.

В ПАО «ММК» осуществляется программа по обновлению инвентарного парка. На смену локомотивам, отработавшим свой ресурс, поступают новые, отвечающие требуемым нормам по безопасности и экологичности.



Из истории вопроса

Тепловоз — автономный локомотив с двигателем внутреннего сгорания, чаще всего дизельным, энергия которого через силовую передачу (электрическую, гидравлическую, механическую) передаётся на колёсные пары.

Электровоз — неавтономный локомотив, приводимый в движе-

ние установленными на нём тяговыми электродвигателями, питаемыми от внешних источников электроэнергии через тяговые подстанции по контактной сети, в отдельных случаях — от бортовых аккумуляторов.

Локомотив (от латинского loco «с места» и лат. motivus,

«сдвигающий») — самоходный рельсовый экипаж, предназначенный для тяги несамоходных вагонов. Локомотив является силовым тяговым средством, относящимся к подвижному составу и предназначенным для передвижения по рельсовым путям поездов или отдельных вагонов.

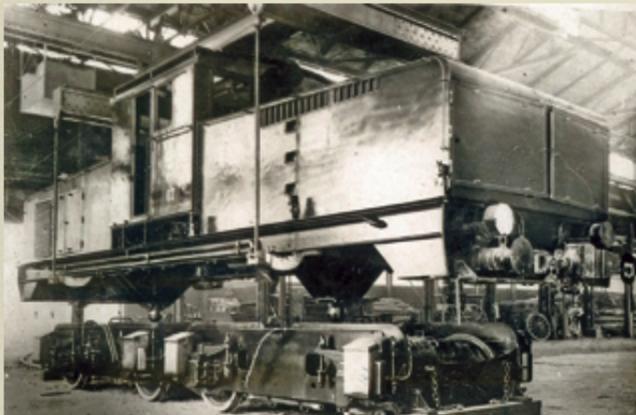
В СССР первый тепловоз появился в 1924 году, как экономически выгодная замена устаревшим низкоэффективным паровозам. В 1932 году на советские железные дороги из США стали поступать первые магистральные электровозы.



Паровоз

Тепловоз

Электровоз



Сборка электровоза «Савильяно» на ММК, начало 30-х годов

Локомотив — символ

На ММК первые электровозы поступили в 1932 году, в распоряжение горнорудного управления. 26 итальянских локомотивов фирмы «Савильяно» обслуживали линию протяжённостью около девяти километров, изобилующую спусками, подъёмами и крутыми поворотами. Двойной тягой «савильянки» возили составы из шести гружённых горной массой думпкаров: руду доставляли на дробильные и промывочные фабрики, бедные руды и пустую породу — на отвалы. На ММК и сегодня трудится один раритетный «итальянец», которому в этом году исполнится 88 лет. Два его товарища стали музейными экспонатами, один украшает



Предпоследний электровоз «Савильяно» отправляется в музей Санкт-Петербурга, 2019 год

экспозицию музея железнодорожной техники в Челябинске, другой — в Санкт-Петербурге. «Савильяно» стали своеобразным символом промышленного железнодорожного транспорта ММК.

Грамотный подход

Исправное техническое состояние парка локомотивов ПАО «ММК» обеспечивает цех сервисного обслуживания локомотивов ООО «Ремпуть» — ЦСОЛ.

В его состав входят: тепловозное, электровозное депо и депо цеха железнодорожного транспорта (участок сервисного обслуживания локомотивов горно-обогатительного и известняково-доломитового производств), участок пунктов технического обслуживания локомотивов. В состав ремонтных депо входят участки по ремонту механического, электрического и энергетического оборудования. Численность цеха составляет 235 человек, включающих в себя специалистов различного направления (слесарь по ремонту подвижного состава, электрик, сварщик, станочник, кузнец, электронщик, лаборант, технолог и т. д.).

Для отслеживания состояния и выполнения технического обслуживания локомотивов создана корпоративная информационная система. Благодаря ей можно проследить, в каком состоянии находится локомотив, сколько времени он находится на линии, сколько простоял в депо на техническом обслуживании за отчётный период. Отчёт о состоянии локомотивов хранится в компьютерной базе. В пункты технического обслуживания локомотивы заходят раз в десять суток, а в депо — раз в тридцать-сорок суток.

В цехе сервисного обслуживания локомотивов ООО «Ремпуть» активно проводится работа по внедрению рационализаторских предложений. Экономический эффект от внедрения за 2019 год составил свыше 1,5 млн. рублей.

Значение цеха сервисного обслуживания локомотивов ООО «Ремпуть» в структуре ММК переоценить сложно, сбой в его работе может отразиться на всей технологической цепочке ММК. Но таких случаев в истории цеха не было, чем работники ЦСОЛ очень гордятся и прилагают все усилия, чтобы так было и впредь.

Подвижной состав и спецтехника ММК



Промышленные электровозы серии НРМ предназначены для работы на железнодорожных путях металлургических предприятий и открытых горных разработок



Специализированная техника «Ветерок» разработана специалистами ММК в 70-е годы прошлого века для очистки путей от снежных заносов



ТТМ6 четырёхосный тепловоз с гидравлической передачей, сконструированный на Людиновском тепловозостроительном заводе



ТЭМ9 — четырёхосный маневрово-вывозной тепловоз с электрической передачей переменного тока и индивидуальным приводом колёсных пар, предназначен для работы на железных дорогах промышленных предприятий чёрной и цветной металлургии



Электровозы ЕЛ2 выпускались в Германии на заводе Ганс Баймлер с 1957 по 1965 год



Дизель-генераторная установка используется для перемещения электровоза внутри цеха, где отсутствуют контактные линии