известный — неизвестный

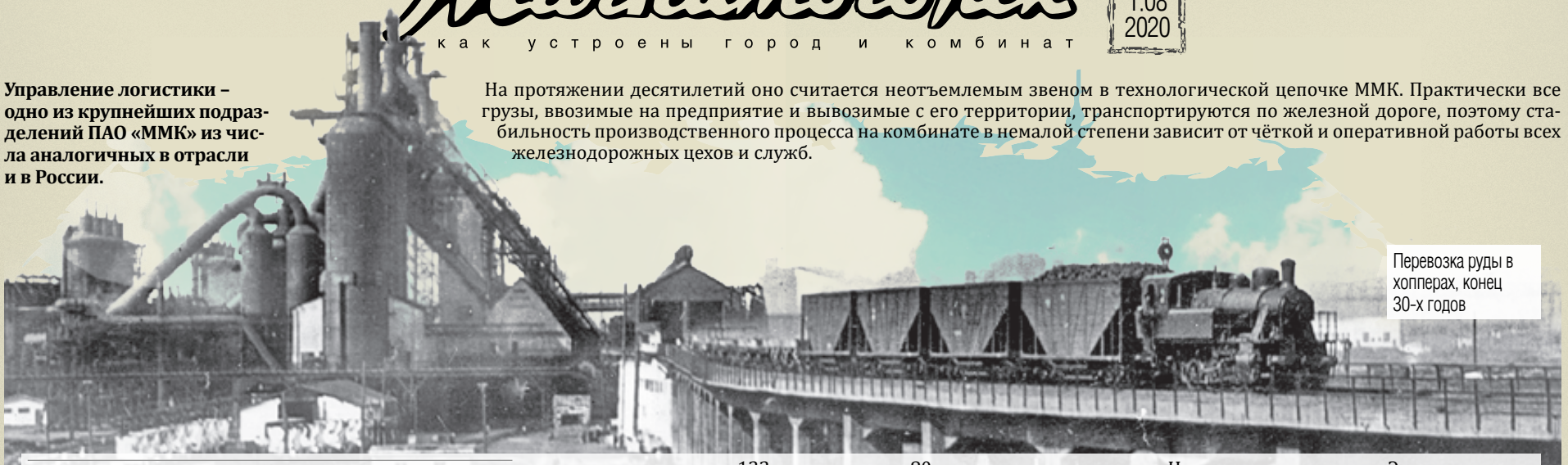
Магнитогорск

как устроены город и комбинат

№ 36 1.08 2020

Управление логистики – одно из крупнейших подразделений ПАО «ММК» из числа аналогичных в отрасли и в России.

На протяжении десятилетий оно считается неотъемлемым звеном в технологической цепочке ММК. Практически все грузы, ввозимые на предприятие и вывозимые с его территории, транспортируются по железной дороге, поэтому стабильность производственного процесса на комбинате в немалой степени зависит от чёткой и оперативной работы всех железнодорожных цехов и служб.



Перевозка руды в хопперах, конец 30-х годов

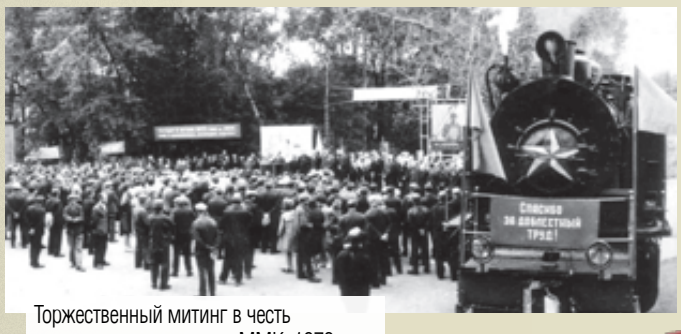
Вместе с комбинатом

История управления логистики, в прошлом – железнодорожного цеха, началась в 1932 году, когда железнодорожное хозяйство выделили из состава «Магнитостроя» в самостоятельное подразделение. В него входило пять железнодорожных постов: «Домна», «Коксосортировка», «Холодный пост», «Разливочные машины», пост «А» по ремонту ковшей, а также семь танк-паровозов германского производства и 122 вагона, из них 80 хопперов. Штат состоял из 250 человек. Была создана служба движения.

В годы Великой Отечественной войны железнодорожники вместе с горняками и металлургами встали на стахановскую вахту «Всё для фронта, всё для победы». Горняками Магнитки было добыто и перевезено на обогатительные фабрики около 30 миллионов тонн руды – на треть больше, чем за довоенный период.

В начале 1950 годов на ММК прибыли отечественные электровозы Новочеркасского завода. Эти локомотивы могли работать как в карьерах и на отвалах, так и на железнодорожных путях комбината. Начали поступать советские думпкары, внёсшие немалую лепту в достижение максимального уровня добычи и перевозки руды.

В 1957 году железнодорожные цехи ММК, метизного и калибровочного заводов были объединены. А ещё через четыре года организована новая структура единого железнодорожного цеха, который вскоре преобразовали в управление.



Торжественный митинг в честь последнего паровоза на ММК, 1973 год

Прощальный гудок

К началу 70-х годов тепловозы полностью вытеснили паровозную тягу. Последний паровоз в августе 1973 года решено было установить в качестве памятника на площади возле локомотивного цеха. Прежде чем въехать на постамент, паровоз № 7 дал прощальный гудок, который для многих прозвучал будто сигнал из далёкого тридцатого года. Паровоз медленно въехал на площадь, словно вздохнув, выпустил из золотников последние клубы пара и затих навсегда. Из кабины вышли машинист Л. Г. Комаров и его помощник В. Н. Меркулов. Так гудок последнего паровоза возвестил о начале новой эры на ММК – эры тепловозов и электровозов.

Памятник «Последний паровоз», площадь возле локомотивного цеха

Электровоз серии НПМ-2, построенный специально по заказу ММК

Стальные артерии комбината

Сегодня управление логистики ПАО «ММК» состоит из локомотивного цеха, цеха эксплуатации, цеха железнодорожного транспорта и грузовой службы. Ремонтом и содержанием этого огромного хозяйства занимается предприятие «Ремпуть».

В настоящее время на территории ММК ежесуточно работает до 85 тепловозов и 75 электровозов. 3500 вагонов заводского парка курсируют внутри промплощадки и обеспечивают грузоперевозки. Свыше 4000 вагонов ежесуточно находятся на подъездном пути ПАО «ММК» с правого выхода на внешнюю сеть в адрес контрагентов.

Протяжённость железнодорожных путей на ММК составляет более 850 километров. Для сравнения: протяжённость путей в Эстонии – 790 километров, а в Израиле – 1000 километров. Обслуживают это огромное хозяйство, обеспечивая своевременную перевозку сырья и грузов, вывоз готовой продукции, около четырёх тысяч работников управления логистики и ООО «Ремпуть».

На территорию ММК ежесуточно поступает 1200 вагонов с сырьём и оборудованием, отправляется потребителям более 500 вагонов с готовой металлопродукцией и 150 вагонов с сыпучими и наливными грузами. В месяц на комбинат завозится более двух миллионов тонн грузов. Годовой объём всех грузоперевозок составляет около 130 миллионов тонн – это уголь, руда, металлический лом и другие материалы, необходимые для обеспечения полного цикла металлургического производства.

Изменение технологии производства металла, новые требования к его качеству, сортаменту, доставке потребовали изменений и в оснащённости железнодорожной системы комбината. В 2004 году введён в эксплуатацию первый электровоз серии НПМ-2, построенный по заказу ММК. Начиная с 2009 года парк локомотивов пополняется новыми тепловозами серии ТЭМ-9. Их особенностью считаются экономичность и отличные тяговые характеристики при поездной и маневровой работе. На всех локомотивах внедрена GPS-навигация.

Обновляется и вагонный парк, что позволяет обеспечить сохранность продукции ММК при транспортировке. На предприятии используется перевозка металлопродукции в контейнерах универсальных, танк-контейнерах. Это позволяет сократить транспортные расходы и в соответствии с требованиями контрагентов ПАО «ММК» обеспечить сохранность груза от воздействия окружающей среды. Для перевозки листа длиной 18 метров и шириной около пяти метров разработан новый тип вагонов.

С пуском толстолистового стана «5000» построены новые дополнительные железнодорожные пути для своевременного и бесперебойного обеспечения грузоперевозок. В 2017 году закончены работы по строительству парка путей на станции «Прокатная» для обслуживания АГНЦ-3. В 2019 году для вновь построенной аглофабрики № 5 запущена в эксплуатацию новая станция «Аглофабрика».

Елена Брызгалина Виктор Рамих