

Юбилей



## Стальные артерии комбината

Железнодорожному транспорту ПАО «ММК» исполнилось 85 лет

Управление логистики комбината – одно из крупнейших железнодорожных предприятий из числа аналогичных в отрасли и в России. На протяжении десятилетий оно является 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 ММК в немалой степени зависит от четкой и оперативной работы всех железнодорожных служб.

### Вместе с комбинатом

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

Развивался комбинат, а вместе с ним и железнодорожный транспорт. В настоящее время на территории ММК ежедневно работает до 85 тепловозов и 75 электровозов. 3500 вагонов курсируют внутри промплощадки, около 4500 – с выездом за пределы комбината, в том числе на дальние расстояния. Протяженность железнодорожных путей на ММК составляет 780 километров. Для сравнения протяженность путей в Эстонии – 790 километров, а в Израиле – 1000 километров. Обслуживают всё это огромное хозяйство, обеспечивая своевременную перевозку сырья и грузов, вывоз готовой продукции, около четырех тысяч работников управления логистики и ООО «Ремпуть».

– На территорию ММК ежедневно поступает 1200 вагонов с сырьем и оборудованием, отправляется потребителям более 500 вагонов с готовой металлопродукцией и 150 вагонов с сыпучими и наливными грузами. В месяц на комбинат завозится более 2 миллионов тонн грузов, – отметил на праздничном сменно-встречном собрании на-

чальник управления логистики ПАО «ММК» Павел Кравченко. – Годовой объем 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 потребовало изменений в технологии и оснащённости железнодорожной системы комбината. В 2004 году был введён в эксплуатацию первый электровоз серии НРМ-2, построенный по заказу ММК. Начиная с 2009 года, парк локомотивов пополняется новыми тепловозами серии ТЭМ-9. Их особенностью считаются отличные тяговые характеристики при поездной и маневровой работе, они более экономичны. 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 обеспечить сохранность груза от воздействия окружающей среды, что является неотъемлемым требованием контрагентов ПАО «ММК». Для перевозки листа длиной 18 метров и шириной около пяти метров разработан новый тип вагонов.

С пуском толстолистного стана «5000» и стана «2000» холодной прокатки построены новые железнодорожные пути и станция «Прокатная». В 2017 году закончились работы по строительству парка путей для АНГЦ-3. В перспективе – строительство новой железнодорожной станции по обслуживанию аглофабрики № 5 и станции по выгрузке шлама.

### Есть чем гордиться

Но каким бы ни было оснащение производства, главными по-прежнему остаются люди. Их профессионализм, ответственность, умение работать. В связи с 85-летием железнодорожного транспорта ММК тридцать работников были отмечены грамотами начальника управления логистики, пятнадцать – грамотами областного профсоюзного комитета и профкома ПАО «ММК», девять человек получили благодарственные письма.

Государственной наградой – орденом «За заслуги перед Отечеством»

II степени награждён начальник третьего железнодорожного района цеха эксплуатации Юрий Семитко. Трудовую деятельность на железной дороге начал ещё на родине, в Сибири. В 1984 году переехал в Магнитогорск, устроился на ММК. Начиная с составителя, потом работал помощником машиниста тепловоза, диспетчером на станции «Стальная», заместителем начальника района, начальником.

– Работу свою люблю, иначе не отдал бы ей столько лет. Можно сказать, что это у нас семейное: родители, две сестры, я и теща – железнодорожники, – отмечает Юрий Анатольевич. – Работа на железной дороге сродни творчеству, но требует постоянного внимания и контроля. Сейчас занимаемся обеспечением деятельности доменного производства, конвертерного, ЭСПЦ – это основа основ комбината.

Сообщение о награде стало неожиданностью, признаётся Юрий Анатольевич. Об этом на «графике» ему сообщил начальник цеха. Конечно, приятно получить поздравление и от руководства, и от коллег, но всё-таки самые главные слова: «Мы тобой гордимся!» – он услышал от своей семьи.

Высокую награду – звание «Заслуженный работник транспорта РФ» – получил начальник седьмого железнодорожного района станции «Гранитная» Виктор Туплицын. Его трудовой стаж – сорок лет, а в трудовой книжке числится только одна запись – «ММК». Прошёл все ступени, а точнее железнодорожные профессии, и много лет занимает должность начальника железнодорожного района.

– Работа – это всё. Если бы выпала возможность всё начать сначала, я бы опять пришёл на комбинат, на железную дорогу, – признаётся Виктор Борисович. – Родители проработали на ММК всю жизнь, их общий трудовой стаж – 110 лет. И я вот уже прилично по годам «наработал» в общую копилку.

### Хранители истории

Накануне юбилея состоялось и ещё одно важное событие – открытие обновлённого музея, в котором собрана вся история железнодорожного транспорта ММК, начиная с тридцатых годов и заканчивая современностью. Хранитель музея Александр Юров отработал в системе ЖДТ комбината более сорока лет, поэтому об экспонатах, людях и знаковых событиях рассказывает со знанием дела. В 2002 году, когда руководство управления выступило с инициативой создания музея,



Павел Кравченко, Борис Пальцов и Александр Юров



Гудок и рация



Фибровая каска, сигнальный фонарь



Ключ-жезл



Виктор Туплицын и Юрий Семитко



© Дмитрий Рухманов

именно Юров вместе с другими железнодорожниками взялся за это дело.

– Походить пришлось изрядно, – вспоминает Александр Александрович. – Экспонаты собирали по разным станциям, что-то отдавали ветераны, в архиве комбината многое нашли. Так сообща и создали музей.

Самую интересную часть экспозиции составляет оборудование, которое в разные годы использовалось на железной дороге. Сигнальные фонари 50–70-х годов, фибровая каска, которой пользовались работники комбината и в том числе железнодорожники в 30–60 годы. Особая гордость – подлинный ключ-жезл со станции «Топливная», который использовался для пропуска поездов, а также гудки, которыми вплоть до 80-х годов пользовались составители.

– Представляете зимой гудеть каково? – отмечает Юров. – Кроме того, на комбинате всегда шум стоит, грохот, так что попробуй таким гудком «перекричи» производство.

Но ничего, справлялись. Позднее на смену гудкам пришли рации.

Обновлённый музей оценило не только руководство, но и рядовые работники управления логистики. Инна Лисянкова в системе ЖДТ ММК работает уже более десяти лет, но в музее оказалась впервые. Увиденным осталась довольна:

– Смотрю, какая техника была в прежние годы, какое оборудование, в каких условиях люди раньше трудились. Попав в музей, поняла, что многое о прошлом не знаем.

Музей ЖДТ ММК расположен на промплощадке, поэтому попасть в него могут только работники и гости ПАО «ММК». Разработан график посещения, но организаторы музея надеются, что кроме экскурсий здесь будут проходить различные встречи, посвящённые значимым для управления датам и событиям.

✍ Елена Брызгалина



Фоторепортаж смотрите на сайте magmetall.ru