

Знай наших!

## Государственные награды

По Указу Президента Российской Федерации за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу сотрудники ПАО «ММК» отмечены государственными наградами.

**Медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени награждены:** начальник горно-обогатительного производства ПАО «ММК» **Владимир Гладских**; старший слесарь по обслуживанию тепловых сетей паросилового цеха **Пётр Жернаков**; старший травильщик листопрокатного цеха № 5 **Сергей Пнёв**; резчик холодного металла производства металла с покрытием **Андрей Потемкин**; мастер участка кислородно-конвертерного цеха **Павел Чернов**.

**Медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени награждены:** старший вальцовщик стана горячей прокатки металла (производство толстолистового проката) **Виталий Басанов**; машинист крана металлургического производства листопрокатного цеха № 8 **Елена Белоусова**; старший вальцовщик стана горячей прокатки металла (сортового цеха) **Сергей Ватрушкин**; старший мастер участка РОФ **Александр Кошкалда**; разлищик стали ЭСПЦ **Олег Шавернев**.

**Почётное звание «Заслуженный металлург Российской Федерации» присвоено:** оператору поста управления стана горячей прокатки листопрокатного цеха № 10 **Сергею Алаханову**; старшему вальцовщику стана горячей прокатки металла производства толстолистового проката **Андрею Горбатову**; начальнику участка копрового цеха **Борису Назаренко**; вальцовщику стана холодной прокатки металла производства металла с покрытием **Константину Хмелевскому**.

Дата

## Миссия — забота

Группе социальных программ ПАО «ММК» исполнилось 25 лет.



Из архива «ММК»

К началу 90-х годов в результате слома политической и экономической систем произошли и кардинальные изменения в социальной сфере страны. Государство не могло обеспечить в прежнем объёме социальную защиту граждан. В этих условиях бизнес был вынужден взять функции защиты своих работников на себя. На ММК традиционно эти функции выполнял отдел научной организации труда и заработной платы. Однако работы становилось всё больше. Тогда был создан самостоятельный отдел, который назывался отделом социального обеспечения – позже он был переименован в отдел социальных программ. Практически все проекты приходилось разрабатывать с нуля: не было ни опыта, ни необходимой нормативной базы.

Основной задачей подразделения были и остаются разработка и реализация концептуальных направлений социальной политики комбината, координация деятельности учреждений соцсферы предприятия, а также управление социальным развитием в Группе ПАО «ММК». К числу основных направлений деятельности относятся реализация программ медицинского обслуживания работников, формирование здорового образа жизни, социальная поддержка неработающих пенсионеров, инвалидов и других категорий нуждающихся, поддержка многодетных семей, материнства, реализация жилищных и молодёжных программ, организация культурных и спортивных мероприятий и многое другое. Ежегодные затраты предприятия на благотворительность и реализацию соцпрограмм превышают два миллиарда рублей. По уровню социального обеспечения работников ММК находится на ведущих позициях в горно-металлургическом комплексе России.

В разное время отдел (сегодня это – группа социальных программ) возглавляли Валерий Созинов, Иван Сеничев, Сергей Чернущ, Алексей Митиогло, Николай Чигирев, Богдан Грецишин, Виктор Христенко, Евгений Сударчиков, Александр Петрикев, Вадим Марченков. Сегодня группу возглавляет Егор Кожаев.

Несколько лет назад в работе группы появилось ещё одно важное направление – мониторинг и контроль финансово-хозяйственной деятельности общества социальной сферы ММК. Специалисты работают не только над повышением доступности услуг на социальных объектах предприятия, но и над постоянным улучшением качества этих услуг.

Сегодня группа социальных программ – это команда профессионалов, образец популяризации здорового образа жизни и корпоративной культуры.

Общественный транспорт

## Первые 22-тонные ласточки



Магнитогорский трамвайный парк обновили на семь процентов

Несколько вагонов 623-02 уже можно встретить на городских маршрутах. В них гораздо теплее и удобнее, чем в старых трамваях. Каждый такой вагон способен вместить до 170 пассажиров

© Дмитрий Рухманов



В город доставили современные трамвайные вагоны усть-катавского производства. Тележки и корпуса везли отдельно на специальных тягачах. Вагоны собрали, отладили, испытали. Затем продемонстрировали мэру Сергею Бердникову.

Шесть новых вагонов серии 71-623-02 уже в Магнитогорске. Ещё девять должны доставить до конца января. А до конца февраля, планируют запустить их в эксплуатацию.

Если учитывать и те вагоны, которые пока на подходе, то Маггортранс располагает 227 единицами подвижного состава. Из них 75 процентов – серии 71-605, чаще всего встречающейся на маршрутах, – надо было списать ещё до 2008 года. Срок службы новых трамваев рассчитан на 16 лет.

В новых вагонах 623-02 в середине пол низкий, у входа нет ступеней. На сайте завода указано, что низкопольность и широкие дверные проёмы увеличивают скорость посадки и высадки пассажиров, создают комфортные условия для инвалидов и родителей с колясками. В проёме центральных дверей есть даже откидная платформа для того, чтобы инвалид мог попасть в салон. Рядом с дверью кнопка оповещения о необходимости опустить платформу.

Заместитель главного конструктора УКВЗ Константин Караев поднялся за Сергеем Бердниковым в вагон. Экскурсия началась с кабины водителя – она разработана в соответствии с требованиями Европейской экономической комиссии ООН. Сами водители положительно отзывались о новых рабочих местах – удобных и тёплых.

Сергей Бердников осмотрел салон. Опробовал сиденья, в том числе те, которые могут складываться для увеличения места на площадке. Подробно расспросил Константина Караева о

низкопольности и платформе для инвалидов. А вот кнопки «Остановка по требованию» на поручнях у дверей мэру не понравились, потому что из-за них за поручни неудобно держаться. В Маггортрансе наверняка приняли замечание к сведению. Ведь также оборудованы и 619-е вагоны – на предприятии кнопки отключают, устанавливая в более удобном месте.

– Вопросы шумоизоляции у вас решены? – спросил мэр заместителя главного конструктора.

– И теплоизоляции тоже, – добавил заместитель.

– Как жителю города мне нравится. Давайте на ходу его посмотрим! – предложил мэр.

Новый вагон сделал круг в правобережном депо. Сергей Бердников отметил, что в салоне тепло – на улице было минус 25, и тихо – на технической линии в депо колёса стучали по рельсам гораздо чаще, чем на маршруте в городе.

– А что часы не настроили? – мэр увидел табло с неправильным временем.

– Команды не было настроить, – ответил кто-то робко.

– Так настройте! И чтобы температуру в салоне и на улице по бегущей строчке показывали и дублировали остановки вместе с объявлением.

Наверное, раз Бердников распорядился, настроят и часы, и температуру. В старых вагонах электронное табло, как правило, бесполезно. Показывает лишь начало и конец маршрута, неточное время и надписи «Температура на улице и в салоне» без указания самой температуры. А то и вовсе табло не работает.

– С точки зрения технической самый большой плюс нового трамвая в том, что он почти в два раза энергоэффективнее, чем любой другой, который есть в магнитогорском парке, – поделился впечатлением Сергей Бердников. – Ведь это экономит деньги, снижает

затраты. Это возможность дальнейшего обновления подвижного состава. К тому же, водитель теперь будет чувствовать себя на рабочем месте в нормальных условиях, а это в том числе наша безопасность.

Трамвай у нас в городе остаётся приоритетным, экологически чистым видом транспорта

– Город вложил средства в новые трамваи, в связи с этим нужно ли ждать подорожания проезда? – спрашиваю мэра.

– Нет, конечно. Это текущая деятельность, – ответил Сергей Бердников. – Подорожание может быть обусловлено другими экономическими факторами. А приобретение новых вагонов сделано с целью увеличить удобство от пользования трамваем. Хочу, чтобы люди поняли, что ездить в трамвае – комфортно и быстро. Кстати говоря, работаем над тем, чтобы графики движения соблюдались. И новые вагоны, благодаря тому, что не будут ломаться, как те, что есть в парке, поспособствуют соблюдению графика.

– Были грандиозные планы: на базе Маггортранса совместно с екатеринбургской компанией собирать свои трамваи, – продолжаю разговор.

– Не знаю, насколько эти планы грандиозны. В Китае вот тоже планировали в каждом дворе поставить по доменной печи, но сапоги должны тачать сапожник. Если станем производить трамваи, вряд ли они будут эффективны – это, наверное, всем понятно. То, что делаем на месте, связано с реконструкцией и ремонтом, и будем продолжать этим заниматься. Но новый трамвай полностью должен изготавливать завод, у которого есть лицензия, профессионалы и опыт.

©Максим Юлин



Фоторепортаж смотрите на сайте [magmetall.ru](http://magmetall.ru)