

Юбилей



Управление логистики ПАО «ММК» по праву считается одним из крупнейших хозяйств в сфере промышленного железнодорожного транспорта России.

Практически все грузы, ввозимые на комбинат 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 подразделений. За минувшие годы в управлении логистики сформировался сильный, профессиональный коллектив, который успешно решает самые сложные задачи. ПАО «ММК» стабильно наращивает производство, вводит в эксплуатацию новые промышленные объекты. И во всех этих проектах задействованы подразделения управления логистики. Труд железнодорожников меняется, многие процессы уходят в «цифру», техника становится «умнее», комфортнее, но главным по-прежнему остаётся человек. Хочу выразить признательность ветеранам за всё, что было сделано

их руками, умом, талантом, и заверить, что современное поколение железнодорожников достойно продолжает их начинания и впишет ещё не одну страницу в славную историю железнодорожного транспорта ММК.

✎ Андрей Бердников,
начальник управления логистики ПАО «ММК»

ООО «Ремпуть» и управление логистики связывает не только общая задача – обеспечение стабильных, бесперебойных грузоперевозок ПАО «ММК», но и общая история – подразделения Ремпути были созданы на базе цехов УЖДТ комбината.

В настоящее время работники Общества производят ежедневное обслуживание железнодорожной сети ММК и других организаций общей протяжённостью более 890 километров, из которых 610 оборудованы контактной сетью. Под постоянным контролем находятся 1570 централизованных стрелочных переводов, 1850 рельсовых цепей, в том числе оснащённых самыми современными электронными системами съёма осей колёсных пар подвижного состава и системами микропроцессорной централизации. Поддерживаются в исправном техническом состоянии более 200 локомотивов и 3500 вагонов ММК. Но главное богатство предприятия – люди. Благодаря их слаженной работе вот уже 90 лет идут составы по железнодорожным артериям металлургического гиганта.

✎ Олег Казаков,
директор ООО «Ремпуть»



20 ноября 1932 года был подписан приказ о выделении железнодорожного хозяйства строящегося завода в единый эксплуатационный узел.

Его начальником стал инженер М. И. Аспис. В распоряжение заводского узла были выделены четыре бригады – путейца для наблюдения за путями – и три опытных машиниста для подготовки паровозных бригад, восемь танк-паровозов, 123 вагона и двести человек для погрузки и выгрузки, а также обслуживания разливочной машины. В 1933 году перед руководством ЖДТ была поставлена задача – изучить технологию обслуживаемых цехов. В оперативном порядке были разработаны графики обслуживания металлургических агрегатов, отлажена работа поездных диспетчеров, стал проводиться анализ использования вагонов. Одновременно с этим началась интенсивная подготовка кадров: руководителей обучали в Рязани, диспетчеров – на техкурсах при ЖДТ.

В неимоверно тяжёлых условиях рабочие и специалисты ЖДТ ММК создали хорошо организованное

По железным правилам дороги

История железнодорожного транспорта комбината соткана из тысяч трудовых биографий

хозяйство, которое в **годы войны** и в **послевоенный период** с честью справилось с многократно возросшими перевозками быстро развивающегося предприятия.

В **1950–1960-е годы** на железнодорожном транспорте ММК были внедрены электротяга, электрическая централизация сигналов и стрелок, автотормоза и контактный график – суточный план перевозок, увязанный с технологическим процессом цехов.

1970–1980-е стали временем серьёзного технического обновления железнодорожного хозяйства комбината, его ремонтной базы. Полным ходом шла реконструкция станций, оснащение их современными техническими средствами автоматизации, телемеханики и связи,

продолжалась электрификация заводских магистралей.

Период жёстких экономических реформ, пришедших на **девяностые годы**, вызвал обвальное снижение объёмов перевозок. Начался стремительный рост цен на топливо, материалы, запчасти, технику, услуги ремонтных предприятий. Из-за несвоевременных платежей за перевозки появились сбои в некогда стройной системе приёма и сдачи грузов на станции Магнитогорск. В **1992 году** железнодорожный транспорт из состава ММК перешёл в категорию «дочек». Работники предприятия железнодорожного транспорта – ПЖТ – освоили заводской ремонт тепловозов на собственной ремонтной базе, вели монтаж устройств

сигнализации на станциях по заказам управления капитального строительства ММК и выполняли капитальные ремонты оборудования электрической централизации на станциях. В условиях жёсткой экономии транспортники стремились сохранить работоспособность станций, локомотивов, вагонов, путевой техники, ремонтной базы. **К 2000-м годам** железнодорожникам ММК удалось сделать транспортное хозяйство мобильным, освободив его от избыточной инфраструктуры и сократив расходы на перевозки до приемлемого минимума.

На протяжении всей своей истории железнодорожный транспорт является основным для перевозки грузов на ММК. За **последнее десятилетие** на территории комбината произошли значительные изменения: запущена новая аглофабрика, подготовлен к рекултивации карьер Восточный, ведётся строительство новой коксовой батареи. Всё это привело к развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта и к изменению внутренней логистики. При формировании структуры вагонопотоков увязывается в единую цепочку работа всех подразделений ЖДТ. Изменения производятся с учётом требований самых современных технологий. Это и микропроцес-

сорная централизация станций, и цифровизация для оценки существующей и проектируемой работы железнодорожного транспорта. Применение «цифры» заложено и в используемые виды радиосвязи. В активной проработке находится организация перевозок при обслуживании коксохимического производства в условиях строительства новой коксовой батареи. Продолжается реконструкция схемы путевого развития промплощадки. В первую очередь модернизация затрагивает логистику при поступлении и перераспределении прибывающего сырья. Совершенствуется техническое оснащение существующих станций, обновляется парк локомотивов, реконструируются контактная сеть и освещение, вагонное и весовое хозяйство.

Для реализации этих задач требуется особый ресурс – человеческий. Система внутренней логистики комбината может эффективно функционировать и развиваться только при участии людей интеллектуальных, творческих, вовлечённых. И таким ресурсом управление логистики ПАО «ММК» и ООО «Ремпуть» располагают в полной мере.

✎ Подготовила Елена Брызгалина



Активисты совета ветеранов ЖДТ

Пётр Карягин, председатель совета ветеранов ЖДТ:

«В системе железнодорожного транспорта ММК отработал более сорока лет. Начал с должности помощника машиниста тепловоза, работал в службе контактной сети: электро-монтажником, бригадиром, мастером. Был избран председателем цехкома локомотивного цеха. Совет ветеранов железнодорожного транспорта ММК объединил под своим крылом людей инициативных, неравнодушных, с активной гражданской позицией. В рядах организации – люди с удивительными судьбами, среди которых участники Великой Отечественной войны, труженики тыла, герои-орденоносцы и почётные пенсионеры. У нас на учёте состоят 1389 пенсионеров, самой старшей представительнице ветеранской гвардии – бывшей работнице ЦЖТ Татьяне Ивановне Поповой исполнилось 108 лет».

Надежда Токмачёва, председатель совета ветеранов локомотивного цеха:

«Трудовой стаж – 38 лет. Начинала секретарём-делопроизводителем, на пенсию уходила с должности инструктора по теплотехнике. Мне посчастливилось застать плеяду замечательных людей, среди которых было немало участников Великой Отечественной войны. Высокообразованные, технически грамотные, они составляли костяк коллектива. Каждый из них оставил в моей памяти неизгладимый след».

Надежда Дерешева, председатель совета ветеранов цеха эксплуатации:

«Устроилась на ММК в 1972 году. Поначалу работала стрелочницей на стриппере, где «раздевали» горячие слитки. И когда проходила возле состава, они нередко «выстреливали». Затем меня назначили дежурной по станции, диспетчером. Ответственность была колоссальная. Современного оборудования, как сейчас, не было, поэтому большую роль играли слаженность и взаимодействие между всеми участниками перевозочного процесса».

Разина Гумарова, председатель совета ветеранов цеха железнодорожного транспорта:

«В трудовой книжке только одна запись – ЦЖТ. В цех меня привёл отец-фронтник, который 39 лет отработал на ММК машинистом железнодорожного крана. Я 37 лет проработала слесарем-электриком по безотцепочному ремонту локомотивов на линии. Коллектив

был как одна семья. Работали дружно, красиво, с песнями. Вместе отдыхали, ходили на субботники. Я очень любила свою работу».

Юрий Смирнов, председатель совета ветеранов цеха пути:

«Стаж у меня – 43 года. Из них 23 проработал в локомотивном цехе: электрик, мастер, помощник начальника цеха. По всему комбинату обслуживал электрооборудование, станции ПТО, лебёдки, поэтому изучил его от и до. Затем перешёл в цех пути: электрик, старший электрик, электрик цеха. Самым сложным участком была шпалопроемка, где стояли козловые краны. С них частенько срезали кабельные подвески – а там более тысячи проводов. Приходилось восстанавливать их и ночью, и в выходные».

Наталья Дубинина, председатель совета ветеранов вагонного цеха:

«В цех я устроилась в 1984 году. Работала одновременно секретарём, машинисткой и табельщицей. Компьютеров в то время не было, да что там говорить – счётные машинки были не у всех, отчёты делали на обычных счётах, картотеки вели вручную. В 90-е годы случались моменты, когда не было даже бумаги, тогда доставали архивные документы и печатали на них с обратной стороны. В 2004 году ушла в цеховой отдел снабжения бригадиром по обеспечению производства. Ещё работая в цехе, возглавила совет ветеранов».

Александр Якименко, председатель совета ветеранов службы СЦБ:

«Наша служба отвечает за работу светофоров, поездов, стрелочных переводов, словом, всей железнодорожной автоматики. Пришёл на практику в 1969 году и меня поставили в штат, так как не хватало людей. Получив диплом, вернулся и начал работать. Трудовой стаж у меня – 41 год. С 1981 по 2011 год работал мастером на станции Стальная. Её особенность в том, что там впервые железнодорожный транспорт был включён в технологический цикл. Коллектив в службе СЦБ был очень грамотный, опытный, но, несмотря на это, все постоянно учились, повышали квалификацию. Профессия требовала».

Александр Юров, председатель совета ветеранов управления ЖДТ и грузовой службы:

«Я из семьи потомственных железнодорожников. Отец – участник Великой Отечественной войны – с 1952 по 1985 год работал на ММК машинистом локомотива. Брат двадцать лет отдал службе СЦБ, куда в 1970-м году вслед за ним пришёл и я. Трудовой путь начинал монтажником, затем работал мастером, ведущим инженером по кадрам управления железнодорожного транспорта. Мой стаж – 37 лет. В этой же службе восемнадцать лет отработала и моя жена. В 2002 году мне довелось участвовать в создании музея ЖДТ. Ходили в архив комбината, обращались к ветеранам. В результате почти из небытия появились артефакты, фотографии, документы, настолько пропитанные историей, что дух захватывало».