

Дочка

Люди – главный капитал

ООО «Ремпуть» динамично развивается и является надёжным партнёром и единомышленником ПАО «ММК»



Руслан Сибяев, токарь цеха подвижного состава ООО «Ремпуть»

Больше фото – magmetall.ru (16+)

История организации берёт своё начало 29 ноября 2004 года, когда на базе цеха пути управления железнодорожного транспорта комбината было создано Общество с ограниченной ответственностью «Ремпуть».

Чуть позднее, в 2007 году, в состав Общества вошли три новых подразделения: вагонный цех, служба сигнализации, централизации и блокировки, а также служба контактной сети. В 2010–2012 годах прибавились ещё два структурных подразделения – цех сервисного обслуживания локомотивов и цех подготовки вагонов. В апреле

этого года на базе вагонного цеха и цеха сервисного обслуживания локомотивов образовано новое структурное подразделение – цех подвижного состава.

К основным задачам ООО «Ремпуть» относятся строительство, капитальный ремонт и текущее содержание железнодорожных путей и стрелочных переводов, обслуживание и ремонт железнодорожного подвижного состава, устройств сигнализации, централизации и блокировки, контактной сети и освещения, подготовка подвижного состава к транспортировке металлопроката, в том числе изготовление высококачественных средств крепления грузов в вагонах.

Одним из значимых событий 2022 года стала реализация инвестиционного проекта ПАО «ММК» – строительство новой железнодорожной станции «Восточная».

Безусловно, главной гордостью предприятия является коллектив, в котором сегодня трудятся более полутора тысяч работников, объединённых одной общей целью – обеспечение безопасной и бесперебойной работы железнодорожного транспорта ПАО «ММК».

Специалистами ООО «Ремпуть» производится ежедневное обслуживание железнодорожной сети комбината и других организаций общей протяжённостью более 890 километров, из которых 610 километров оборудованы контактной сетью. Под постоянным контролем находятся 1570 централизованных стрелочных переводов, 1850 рельсовых цепей, в том числе оснащённые самыми современными электронными системами съёма осей колёсных пар подвижного состава и системами микропроцессорной централизации. Поддерживаются в исправном техническом состоянии 250 локомотивов и 3900 вагонов ПАО «ММК».

– Суверенностью можно сказать, что Общество в своей работе руководствуется правилом: «Движение – это жизнь», – говорит директор ООО «Ремпуть» Олег Казаков. – Так, за последние несколько лет структурными подразделениями были освоены новые виды деятельности, такие как ремонт совков, контейнеров, слябных и мультителег, получен сертификат на производство технического обслуживания и ремонта локомотивов промышленного транспорта. Реализуются проекты по замене технологического оборудования, внедрены и используются высокотехнологичные цифровые устройства – установки для плазменной резки металла с компьютерным программным обеспечением, специальные маркираторы для нанесения идентификационных кодов на рамы, раскрепляемые в железнодорожных вагонах. В числе приоритетных направлений для

дальнейшего развития – внедрение мероприятий, позволяющих не только значительно повысить уровень оказываемых услуг, но и обеспечить безопасные условия труда, сохранить жизнь и здоровье работников.



Олег Казаков

Уважаемые коллеги, ветераны ООО «Ремпуть»! Примите искренние поздравления с 90-летием железнодорожного транспорта ПАО «ММК» и прошедшим профессиональным праздником – Днём железнодорожника!

Сегодня наше предприятие уверенно стоит на ногах, являясь надёжным партнёром и единомышленником ПАО «ММК». За высокими достижениями стоит колоссальный труд и профессионализм всех работников Общества. Богатые традиции, заложенные ветеранами, грамотные, знающие своё дело сотрудники, нацеленность на эффективное производство – всё это стало прочным фундаментом успешного и динамично развивающегося предприятия. От всей души благодарю весь коллектив за неустанный труд и искреннюю любовь к своему делу! Желаю всем крепкого здоровья, благополучия, удачи, оптимизма, успехов в вашей сложной и ответственной работе! С праздником!

К 90-летию железнодорожного транспорта ПАО «ММК»

По сравнению с другими подразделениями, которые ведут свою историю с начала 1930-х годов, ЦПВ довольно молод. Приказ о его создании был подписан 1 сентября 1999 года. Несмотря на железнодорожную специфику, долгое время цех относился к структурам ММК, далёким от железнодорожного транспорта. В ноябре 2012 года ЦПВ вошёл в состав «Ремпути». В настоящее время цех производит около тридцати видов продукции, в том числе оборудования, необходимого для транспортировки продукции ММК.

– Занимаемся изготовлением и ремонтом специальных рам, предназначенных для транспортировки рулонного металла потребителям, – рассказывает начальник цеха подготовки вагонов Иван Логунов. – Кроме того, выполняем очистку вагонов, ремонтируем контейнеры, совки для перевозки металлического лома и различный специализированный подвижной состав. Проще говоря, проводим все подготовительные работы – с очистки вагонов до их оборудования рамами. Дальше они идут в листопркатные цехи, в них грузят металл и отправляют заказчику.

Ежемесячно цех изготавливает до 1700 рам, для перевозки продукции ЛПЦ № 4, ЛПЦ № 5, ЛПЦ № 8, ЛПЦ № 10, ЛПЦ № 11, ПМП. Широкий ассортимент многооборотных средств крепления позволяет отгружать холоднокатанный, горячекатанный, оцинкованный и полимерный металлопрокат в рулонах различного диаметра и ширины, а также листовую металлопродукцию на поддонах. Десять тысяч вагонов оборудуются рамами, более пятнадцати тысяч железнодорожных полувагонов проходят очистку от остатков ранее перевозимых грузов.

– Работаем с полувагонами, в том числе с крышей, платформами, контейнерами и специализированным подвижным составом – это небольшие тележки, которые используются для перевозки слябов, – поясняет Иван Васильевич. – В обслуживании находится около 38 тысяч рам. За последние три года благодаря инвестиционной программе ООО

Молодой, но перспективный

Цех подготовки вагонов – самый большой в составе ООО «Ремпуть» – по численности коллектива, занимаемой территории, количеству техники и оборудования



Денис Давлетбаев



Денис Кинев, Иван Логунов

«Ремпуть» серьёзно обновили мощности, вплоть до высокоточного оборудования, работающего без участия человека, например, станок плазменной резки: в компьютер загружается программа, и вырезаются детали, необходимые для изготовления рам. Они настолько точны в обработке, что выходят как полированные и не требуют специальной подготовки перед дальнейшим использованием. Один из участков цеха – на станции Сортировочная – в настоящее время переживает серьёзную модернизацию – с установкой нового кранового оборудования, увеличением протяжённости железнодорожных путей.

Прежде, отмечает Иван Васильевич, все процессы выполнялись вручную – сварщиками и газорез-

чиками. Сейчас на вооружении специалистов цеха подготовки вагонов металлорежущие станки, ленточные пилы, станки плазменной резки. И людям стало работать проще, безопаснее и интереснее, и качество производимой продукции выросло в разы.

– Квалификация работников цеха высока, – подчёркивает исполняющий обязанности заместителя начальника цеха подготовки вагонов Денис Кинев. – Все обучены и аттестованы, в том числе и в Национальном агентстве контроля сварки. У нас работают не просто сварщики, а сварщики-сборщики, которые изготавливают детали по чертежам, разработанным Механоремонтным комплексом. Встречаются и очень сложные конструкции, в произ-

водстве которых задействованы несколько человек. Сотрудничая с учебными заведениями, приглашаем студентов на производственную практику. Многие, получив диплом, возвращаются в наш цех.

Электросварщик ручной сварки Денис Давлетбаев о многооборотных средствах крепления знает всё. За одиннадцать лет работы технологический процесс изготовления рам изучил в тонкостях.

– У каждой рамы есть свой тоннаж, от девяти до килограммов и выше, – рассказывает Денис. – В бригаде трудятся около тридцати сварщиков, по шесть–семь человек в каждом звене. В смену одно звено изготавливает две рамы. Все сварщики аттестованы, имеют большой опыт. Кроме того, каждый из нас освоил вторую

специальность – стропальщика, так как приходится иметь дело с кранами, которые перемещают рамы. Работа у нас не монотонная, мы же не роботы, не машины. И к сварке, и к сборке нужно подходить творчески, но не отклоняться от требуемых параметров и соблюдать технику безопасности. Чем привлекает цех? Стабильностью, уверенностью в завтрашнем дне.

– Главное требование к нашей продукции – надёжность, – подчёркивает начальник цеха. – При весе в одну тонну рама должна перевозить более тридцати тонн груза. Её нужно так собрать и сварить, чтобы она довезла груз до потребителя в целостности и сохранности. Мы же отправляем металл во все уголки страны, вплоть до Владивостока, а это более девяти тысяч километров. Рама должна выдержать многочисленные горки, толчки, рывки и прослужить положенный срок.

Рама для тяжёлых рулонов, таких, как в ЛПЦ № 4, довольно трудозатратна, в их изготовлении задействованы до шести человек. С более лёгкими – для ЛПЦ № 10 – справляются один-два. Сейчас цех занимается освоением производства уникальной рамы, которая предотвращает травмирование кромок стального листа. Пробные образцы получили высокую оценку потребителей.

Численность коллектива ЦПВ – 640 человек. Основные профессии цеха подготовки вагонов – стропальщик, электросварщик и машинист крана. Среди всех подразделений «Ремпути» ЦПВ располагает самым большим количеством техники и оборудования. Да и по занимаемой территории соперничать с ним трудно. Общая площадь четырёх участков ЦПВ, разбросанных от северной группы цехов до здания ТЭЦ, составляет более шестидесяти тысяч квадратных метров, и это не считая девяноста тысяч квадратных метров, занятых под складирование рам.

– Стремимся, чтобы в коллективе были хорошие товарищеские отношения, – подчёркивает Иван Логунов. – Это напрямую сказывается и на качестве оборудования, и на объёмах производства. Работа у нас тяжёлая, но хорошо оплачиваемая. Поэтому текучки нет.

Елена Брызгалова