



Готовая продукция



Фонтан на территории ЛМЗ



Железнодорожный цех, ООО «ММК-ЛМЗ»

но по-прежнему с теплотой вспоминает город своей юности. Детство её прошло в посёлке, который по началу носил имя Льва Троцкого, а позднее был переименован до Октябрьский. В народе его именуют Гостроем – деревянные двухэтажки в северо-западной части города.

– Сегодня перед нашим подразделением стоит важная задача – обеспечить бесперебойную работу цеха покрытий, – рассказывает начальник железнодорожного цеха ООО «ММК-ЛМЗ» Алексей Пирожков. – Ситуацию осложняет ситуация с ковидом, поэтому принимаем все меры для недопущения распространения этой инфекции. Круглосуточно на линии работают два тепловоза, ещё два – в резерве. За июнь перевезли около 73 тысяч тонн продукции. Для нашего небольшого предприятия – это серьёзный объём. Мы задействованы во всей технологической цепочке начиная с приёма сырья и заканчивая отгрузкой готовой продукции, которую отправляем по всей стране от Дальнего Востока до Крыма, а также в ближнее и дальнее зарубежье.

Прошедший XX век в истории ЛМЗ считается золотым, а вот в XXI на долю предприятия и заводчан выпало немало испытаний

Последние несколько лет завод переживает период возрождения. Возрастают объёмы производства и внутренних грузоперевозок. В год

грузоперевозки железнодорожного цеха составляют более 600 тысяч тонн, и это не предел. Программа развития ЛМЗ и, следовательно, железнодорожного цеха предусматривает увеличение этих цифр в среднем на тридцать процентов.

– Сегодня перед нашим подразделением стоит важная задача – обеспечить бесперебойную работу цеха покрытий, – рассказывает начальник железнодорожного цеха ООО «ММК-ЛМЗ» Алексей Пирожков. – Ситуацию осложняет ситуация с ковидом, поэтому принимаем все меры для недопущения распространения этой инфекции. Круглосуточно на линии работают два тепловоза, ещё два – в резерве. За июнь перевезли около 73 тысяч тонн продукции. Для нашего небольшого предприятия – это серьёзный объём. Мы задействованы во всей технологической цепочке начиная с приёма сырья и заканчивая отгрузкой готовой продукции, которую отправляем по всей стране от Дальнего Востока до Крыма, а также в ближнее и дальнее зарубежье.

– От качества работы нашего цеха зависит весь производственный процесс, – подключается к разговору заместитель начальника железнодорожного цеха ООО «ММК-ЛМЗ» Николай Соловьёв. – Всё должно происходить своевременно. Бывает, что железная дорога запаздывает с доставкой, и тогда приходится работать с колёс, чтобы не остановить производственные линии. В соответствии с современными

требованиями освоили погрузку-выгрузку продукции в контейнеры. В наличии около тридцати вагонов, снегоочистительная и путевая техника, грузоподъёмные машины, козловой и железнодорожные краны. Держим направление на малую механизацию.

На Лысьвенском металлургическом заводе в настоящее время трудятся около тысячи человек, 79 из них – в железнодорожном цехе. Возрождение предприятия заводчане напрямую связывают с ММК, ЛМЗ получил всестороннюю поддержку.

– При помощи ПАО «ММК» провели ремонт оборудования, которое было сильно изношено, кранов, тепловозов, дизелей, ходовых частей, ремонтируем железнодорожные пути, – перечисляет Алексей Пирожков. – Заменяли электропроводку и стеклопакеты, отремонтировали здания, кабинеты, установили кондиционеры. Ещё лет пять назад мы и мечтать об этом не могли. До слияния с ММК всё делалось хозспособом. Сейчас – централизованно. Деньги выделяют и на ремонт, и на обслуживание техники. Коллектив обеспечен качественной одеждой, в столовых хорошее питание, рабочие получают компенсацию за обед.

– В результате этой большой работы сократилось время простоев и ремонтов, улучшился микроклимат в коллективе, – подтверждает Николай Соловьёв. – Выросли зарплаты,

улучшилась социальная поддержка: медицинское обслуживание, путёвки в санатории и детские лагеря отдыха. Можно сказать, сейчас для нас второй золотой век наступает.

Николай Соловьёв родом из Тульской области, в Лысьву приехал в 1975 году вслед за женой. Устроился на ЛМЗ, работал помощником машиниста, машинистом, начальником службы подвижного состава, более двадцати лет занимал должность начальника железнодорожного цеха.

В этой должности его сменил Алексей Пирожков – коренной лысьвенец. На ЛМЗ он впервые попал в шестнадцать лет во время производственной практики. Позже устроился в цех на постоянную работу. Планировал слесарем-электриком, а принял сразу мастером.

– Николай Иванович Соловьёв поверил в меня и предложил попробовать себя в должности мастера, – вспоминает Алексей Николаевич. – Потом двинулся по служебной лестнице, с 2006 года оставался за начальника цеха, в 2019 году стал начальником. Душой болею за цех и завод. Кадры готовим сами, у нас такая узкая специализация, что просто электрик не разберётся в тепловозах, кранах и прочей технике. Принимаем на работу тех, кто готов профессионально расти и развиваться. Поработал, к примеру, человеком составителем поездов, учим на помощника машиниста, затем на машиниста.

Рядом с железнодорожным цехом красуется памятник-реалия – маневровый танк-паровоз 9-П, выпускавшийся в Советском Союзе с 1935 по 1957 год

На нём работала ударная комсомольская бригада, подчёркивает Николай Соловьёв. Паровозы этой серии украшают музеи, вокзалы и парки многих российских городов и станций. В 1989 году такой памятник появился и на Лысьвенском заводе.

– Музейщики из Екатеринбурга приезжали, просили передать наш паровоз в музей действующей железнодорожной техники, но мы отстаивали свою реликвию, – завершает разговор Николай Соловьёв. – Этот трудяга-паровоз – наша история, поэтому стоять он должен на площадке ЛМЗ.

В следующем выпуске расскажем о селе Кын-завод, где сохранился горнозаводской комплекс, существовавший с 1759 по 1911 год: плотина, развалины цехов, контора, храм, дамба, пристань и посёлок. Писатель Алексей Иванов назвал Кын-завод забытым генокодом Урала, заброшенным, но не искажённым мутациями. Попадая в Кын, словно, возвращаешься на несколько столетий назад...

Продолжение следует.

Елена Брызгалова