

Имена

# Стальные линии судьбы

Железнодорожному транспорту ММК Дамир Шингареев отдал почти сорок лет своей жизни

**Типичная магнитогорская биография – говорит о себе Дамир Шарифович. Родился в «комбинатской» семье: отец работал в копровом цехе – дежурным электриком на раздочной базе, мама – в «Эмальчашке» и Огнеупоре. Так что профессиональный путь его, можно сказать, был предопределён с детства. Но история с ММК сложилась не сразу.**

– После школы подавал документы в Севастопольское высшее военно-морское училище, хотел стать подводником, но родители отговорили, – начинает рассказ Дамир Шарифович. – Ребята с нашего двора устроились на обувную фабрику, и я с ними за компанию. Отработал семь месяцев и ушёл в армию. Демобилизовавшись, вернулся на фабрику, но понял, что это не моё. Директор Габдрахманов уговаривал остаться, предлагал обучение в техникуме лёгкой промышленности, хорошую стипендию. Но я хотел заниматься серьёзным делом и пошёл на комбинат, выбрав железную дорогу.

## Ступени роста

В том, что железнодорожный транспорт – дело самое что ни на есть серьёзное, помощник машиниста локомотивного цеха Шингареев убедился сразу. Не зря ЖДТ комбината сравнивают с кровеносной системой. Благодаря многочисленным железнодорожным «артериям», опутывающим гигантскую территорию ММК, своевременно доставляют сырьё и материалы, осуществляют межцеховые перевозки, вывозят готовую продукцию. А локомотивы, тянущие многотонные грузовые составы, – это основная движущая сила ММК.

– Работал в локомотивном цехе и серьёзно занимался бiatлоном, поднявшись почти до мастера спорта, – вспоминает Дамир Шарифович.

– Доходило до того, что мог утром по холоду в качестве тренировки добежать до Банного, к обеду вернуться, поспать и отправиться в ночную смену. Когда семь лет «отбежал», пришла мысль: «А что дальше?» Образования, кроме курсов помощника машиниста, нет. Поступил на вечернее отделение в МГМИ на факультет промышленного транспорта.

На «железке» ММК Дамир Шингареев прошёл все ступени профессионального роста: сцепщик, составитель, помощник машиниста, машинист локомотива. Через шесть лет расторопного ответственного парня забрали в профсоюз. В то время самыми крупными цехами ММК считались доменный и локомотивный. В последнем трудились



На стажировке в Германии

почти 1700 человек, а совет ветеранов насчитывал более шестисот пенсионеров. Одним словом, забот профкомовским активистам хватало.

– В то время профсоюз решал самые разные вопросы: распределял погреба, автомобили, гаражи, мебель, путёвки в пионерские лагеря и дома отдыха, – рассказывает Дамир Шарифович. – Разбирали конфликтные ситуации, решали семейные проблемы. В день получки, которую в то время выдавали в цехе, в профкоме просто не закрывалась дверь: люди шли и шли.

После окончания института Дамира Шингареева назначили начальником службы электровозной тяги. В то время ММК был единственным в России металлургическим предприятием, 68 процентов грузоперевозок которого осуществляли электровозы. Такой разветвлённой сети электрифицированных путей, как в Магнитке, не было нигде – по железным дорогам заводов и фабрик бывшего Советского Союза тянули гружёные вагоны менее экономичные и ещё менее экологичные тепловозы. В локомотивном же парке комбината было почти равное количество тепловозов и электровозов.

Через четыре года Дамир Шингареев получил новое, ещё более ответственное назначение. В 27 лет он возглавил локомотивный цех, став самым молодым на ММК начальником самого большого цеха.

– Это было отличительной особенностью того времени – все руководители начинали с рабочих должностей и последовательно проходили все ступени профессионального роста, что здорово помогало в дальнейшем, – отмечает Дамир Шарифович. – Эти были люди, досконально знавшие своё дело,

их невозможно было обмануть. Настоящие профессионалы.

## Магнитогорский двигатель

В задачи локомотивного цеха входило не только круглосуточное обеспечение грузоперевозок на промышленной площадке ММК, но и ремонт изношенного подвижного состава, монтаж и обслуживание контактных сетей, пяти секций «тепняка» на станции Входная, где производился разогрев локомотивов, и пяти пунктов технического обслуживания.

– Ремонтная служба – это, по сути, был завод в заводе, – подчёркивает Дамир Шарифович. – У нас была такая база и такие высококлассные специалисты, что мы могли выполнить самые сложные ремонты.

К тому времени картина складывалась удручающая. Из 72 локомотивов, которые трудились на комбинате, только шестнадцать были собраны на предприятиях СССР. Остальные выпускались в рамках СЭВ заводами ГДР. За десять лет ММК не приобрёл ни одного нового электровоза или тепловоза, а единственное оставшееся после развала СССР на территории России электровозостроительное предприятие – Новочеркасский завод – почти полностью остановило производство. Парк локомотивов ММК, несмотря на заботливое отношение ремонтных служб, стремительно старел. Для дальнейшей работы локомотивному цеху требовалось обновление, «свежая кровь».

В 1996–1997 годах с подачи директора ММК Анатолия Старикова руководители цехов и подразделений комбината стали получать дополнительное экономическое и управленческое образование, ездить на стажировки, изучать работу других предприятий. Новые рыночные отношения требовали нового подхода к работе и, следовательно, новых знаний.

– Получил второе высшее образование по специальности «экономика промышленных предприятий», – рассказывает Дамир Шарифович. – А затем в составе делегации веду-

щих промышленных предприятий России по локомотивному хозяйству попал на стажировку в Германию. Поездка носила деловой характер и позволила нам познакомиться с условиями труда на немецких предприятиях и даже увидеть самый мощный на тот момент тепловоз в мире – Blue Tiger. Немцы, видимо, не считали нас конкурентами и открыто всё показывали и рассказывали, читали лекции по экономике, организовывали экскурсии. Тогда я впервые и увидел асинхронный двигатель. А у них все трамваи, троллейбусы, электровозы работали на асинхроннике.

С конструктором Новочеркасского электровозостроительного завода Мишей Бондаренко мы загорелись идеей сделать российский промышленный электровоз с асинхронным приводом. Коллекторные двигатели, на которых работало большинство электровозов на комбинате, были очень требовательны к обслуживанию, реагировали на погоду: снег или дождь запросто могли вывести их из строя. Асинхронник же не боялся ни воды, ни грязи, на таких двигателях работали шахтные электровозы, которые перевозили уголь. Для обслуживания коллекторного привода требовалось пять-шесть крепких мужиков с ломиками и кувалдами, а для асинхронника – два-три ремонтника в халатах. Он был сложным в настройке, но позволял экономить электроэнергию и был очень комфортным для машинистов. Достаточным было задать определённый режим, и электровоз двигался самостоятельно с установленной скоростью, независимо от профиля пути.

Пробить идею строительства нового локомотива оказалось непросто. На техсоветах ММК на молодого начальника цеха, упорно отстаивавшего свою затею, смотрели с недоверием. Но доводы его оказались убедительными и добро на создание промышленного электровоза с асинхронным двигателем, заточенного под условия работы непосредственно на промплощадке ММК, было получено. Прошло несколько лет, прежде чем на комбинат прибыл первый НПМ – Новочеркасский промышленный Магнитогорский электровоз. Сейчас на промплощадке исправно трудятся 24 таких локомотива, а в скором времени ожидается 25-й, отмечает Дамир Шарифович и добавляет, что надёжность асинхронных двигателей подтверждена временем и непростыми условиями работы на комбинате. За минувшие десятилетия только один асинхронник вышел из строя, и то его вывели сами заводчане, когда проводили испытания. «А что ему делается, асинхроннику? – улыбается Дамир Шарифович. – Это же металлическая болванка, которая крутится себе и крутится».

## В ритме жизни

Локомотивный цех Дамир Шингареев возглавлял почти семь лет. За производственными целями и задачами не забывал и о людях. В цехе был небольшой спортзал, четыре душевые, оборудованные парными, большое внимание уделялось организации рабочих мест. В январе 1999 года на футбольной площадке локомотивного цеха – на тот момент единственной на территории комбината – прошёл первый турнир по зимнему мини-футболу, посвящённый памяти быв-



С детьми

шего заместителя начальника цеха Н. А. Давыдова, в котором приняли участие цеховые футболисты всех поколений. К слову, и начальник локомотивного Дамир Шингареев был тогда едва ли не единственным на ММК играющим в футбол руководителем.

Следующим профессиональным этапом для Дамира Шингареева стал производственно-технический отдел, куда он был назначен начальником. Поначалу сомневался, признаётся Дамир Шарифович: к транспорту прикипел, да и после насыщенной производственной жизни работа с графиками и цифрами не вдохновляла. Но прошло совсем немного времени, и он оценил масштаб и важность дела, которое ему доверили.

– Совместно с Гипрометром проектировали все железнодорожные пути для пятой аглофабрики и будущей доменной печи, – поясняет Дамир Шарифович. – Брали исходные данные, смотрели: сколько, чего, куда нужно перевозить, а затем переводили всё это в составы, вагоны, тоннаж, с определёнными коэффициентами запаса, ритмичности. Это невероятно интересно. Преимущество более молодых предприятий в том, что они строили последовательно, согласно технологии, поэтому движение транспорта у них идёт в потоке. На ММК вся технология «на колёсах», тьма встречных перевозок, и мы старались, насколько возможно, сделать так, чтобы грузоперевозки более-менее шли в потоке.

## Новые горизонты

Железнодорожному транспорту ММК Дамир Шингареев отдал почти сорок лет своей жизни. Шесть лет назад он вышел на пенсию, так что было время всё оценить, обдумать

и прийти к выводу, что жизнь удалась, укладывается Дамир Шарифович. Удалась во всех смыслах. Интересная работа, хорошая семья, замечательные дети. Да и пенсионной скуки, признаётся Дамир Шарифович, он ещё не ощутил. Времени не было. Столько разных талантов открыл в себе, что родные и знакомые поначалу только диву давались. Очень уж не клеились с его привычным образом – вечно занятого производственника – изготовленные им мебель, деревянная посуда и утварь, изделия из кожи. Но, видимо, правду говорят, что на пенсию жизнь только начинается.

– А что для счастья надо? Чтобы близкие были живы и здоровы, – признаётся Дамир Шарифович. – С женой Галиной мы всю жизнь вместе, двоих детей вырастили. Дочка окончила престижный университет, работает в Германии, сын – хоккеист, мастер спорта международного класса. Здоровья пока хватает и на хобби, и на спорт, так что жаловаться не на что. Жизнь продолжается...

Елена Брызгалова



Посуда ручной работы