

Юбилей



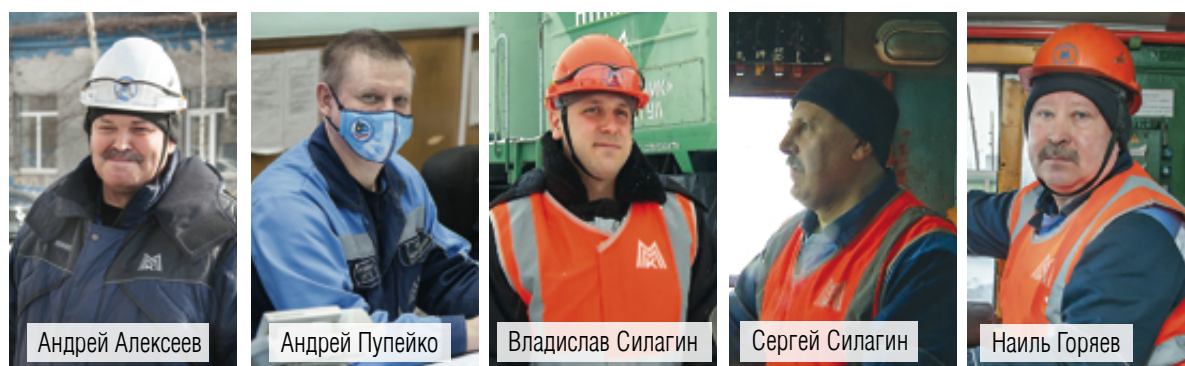
Окончание.  
Начало на стр. 1

В начале 50-х годов на комбинат прибыли отечественные электровозы Новочеркасского завода. Эти локомотивы могли работать в карьерах, отвалах и на железнодорожных путях ММК. В 1970-х в цехе появились тепловозы ТГМ-6 и ТЭМ-2 для вывоза сырой руды из месторождения Малый Куйбас. В ЦЖТ существует традиция присваивать новым локомотивам имена ветеранов-железнодорожников. Так пять лет назад «именным» стал локомотив под номером 0006. Его назвали в честь кавалера ордена Ленина, фронтовика Рафаэля Мадьярова, проработавшего в цехе железнодорожного транспорта более сорока лет.

#### От истории к будням

– Цех практически ровесник комбината, прошёл с ним все этапы становления и развития. Запасы горы Магнитной уже иссякли, а цех по-прежнему живёт и развивается, – отмечает начальник ЦЖТ управления логистики ММК Сергей Гурьянов. – Сегодня ЦЖТ относится к управлению логистики ПАО «ММК». Основная задача – бесперебойное обеспечение цехов ГОФ, вывоз продукции дробильно-обжигового цеха, обслуживание ОАО «ММК-МЕТИЗ»

## По главному пути



Андрей Алексеев

Андрей Пупейко

Владислав Силагин

Сергей Силагин

Наиль Горяев

### ЦЖТ – 90 лет непрерывного движения и развития



Ветераны ЦЖТ – Рашид Багаутдинов, Сергей Третьяков, Александр Чумаков

и резидентов Индустриального парка. В 2016 году в рамках программы оптимизации в состав ЦЖТ вошло железнодорожное хозяйство ММК-МЕТИЗ, в это же время на тер-

ритории бывшего калибровочного завода был организован Индустриальный парк, грузоперевозки по которому только за последний год увеличились в четыре раза. Для

выполнения стоящих перед цехом задач и для соответствия уровню развития комбината в будущем в последние пять лет при поддержке руководства управления логистики и генерального директора ПАО «ММК» Павла Владимировича Шиляева в цехе проходит замена технически и морально устаревших локомотивов на новые: сейчас на линии работают четыре такие машины. В 2021 году планируется приобретение ещё пяти. Ежегодно происходит обновление и модернизация подвижного состава, в прошлом году провели модернизацию устаревшей системы дистанционной разгрузки думпкарров, которая позволяет осуществлять перевозку и выгрузку сырья локомотивной бригадой, состоящей из одного человека. В 2019 году парк пополнился первым электровозом серии НРМ-2М на железнодорожном районе ИДК, построенным

по заказу ММК совместно со специалистами НВЭЗ. В 2016 году приобретены грузовые думпкары грузоподъёмностью 90 тонн для перевозки руды с Малого Куйбаса, что позволило оптимизировать перевозки.

В настоящее время на территории железнодорожного района «ГОП» реализуется серьёзный инвестиционный экологический проект «Ликвидация Восточного карьера горы Магнитной с рекультивацией нарушенных земель». Около десяти километров вновь уложенных путей, 25 стрелочных переводов, новая станция, новые рабочие места, почти пять миллионов тонн грузоперевозок в год дополнительно – всё это ближайшая перспектива развития цеха.

#### География – биография

Станция Центральная была построена в начале 40-х годов для обслуживания рудника, цеха РОФ, ЦПАШ, отвалов.

– С 1972 года через неё идёт руда не только с горы Магнитной, но и с месторождения Малый Куйбас, – рассказывает начальник железнодорожного района «ГОП» ЦЖТ управления логистики ММК Андрей Алексеев. – Мы стоим у самых истоков технологической цепи ММК: подаём железорудное сырьё на обогатительные фабрики цеха РОФ, откуда сырьё идёт в агломерационное производство. На районе работают около 150 человек – опытные специалисты, готовые к решению самых сложных задач.

На станции Центральная за время её существования испытывали все нововведения в системе железнодорожного транспорта ММК.