

К 90-летию железнодорожного транспорта ММК

Управление логистики ММК в этом плане не исключение. В его цехах трудится немало семейных пар, которые не понаслышке знают о суровой романтике железнодорожных будней.

Вадим, Наталья и Антон Калякины

– У нас в семье три каски, – начинает рассказ Наталья Калякина. – Белая – у меня, оранжевая – у мужа и зелёная – у сына.

В семье Калякиных Наталья имеет самый большой железнодорожный стаж. В систему ЖДТ комбината она устроилась двадцать лет назад, начинала кладовщиком в службе сигнализации, централизации и блокировки. Работала и заочно училась в институте. Получив диплом, стала двигаться вверх по карьерной лестнице: табельщик, инспектор по кадрам, инженер, ведущий инженер, в данный момент – ведущий специалист группы по персоналу ООО «Ремпуть».

– То, что начинала с азов, очень помогает в нынешней работе, – отмечает Наталья Сергеевна. – Работая кладовщиком, получала оборудование для ремонтов и содержания систем сигнализации, централизации и блокировки, выучила десятки сложных «мужских» терминов и названий. Но ничего, справилась. Так же и на последующих должностях. Всё время училась чему-то новому. Нельзя стать хорошим руководителем, не понимая, чем занимаются работники подразделений, тот же осмотрщик вагонов или монтер пути. Так что должностную инструкцию мужа знаю лучше него самого.

Глава семейства Вадим Калякин семь лет работает электромонтером в службе СЦБ ООО «Ремпуть». Но его путь на железную дорогу ММК был тернист.

– Работал на ММК водителем, попал под сокращение и решил кардинально сменить профессию, – рассказывает Вадим Вячеславович. – В центре «Персонал» окончил трёхмесячные курсы и устроился в службу СЦБ. Теперь тружусь в аварийной бригаде, обслуживаю рельсы, светофоры, рельсовые цепи. Мы своего рода «железнодорожная скорая помощь»: если что-то случается на путях комбината, экстренно выезжаем и устраняем.

Значимость службы сигнализации, централизации и блокировки в системе железнодорожного транспорта ММК переоценить сложно: в условиях непрерывного цикла производства, жёстких временных рамок, потребности в своевременности и ритмичности транспортного обслуживания цехов устройства и системы автоматики и телемеханики играют важную роль в организации управления всем перевозочным процессом. Специалисты службы СЦБ отвечают за исправное состояние централизованных стрелок, железнодорожных станций и постов, переездов и светофоров, обеспечивают безопасное маневрирование локомотивов по промышленной площадке комбината.

– В бытность водителем думал, что хорошо изучил промплощадку, – продолжает рассказ Вадим Калякин. – А став электромонтером службы СЦБ, можно сказать, заново открыл для себя комбинат. Мы выезжаем и за пределы ММК: в Агаповку, на станцию Рудная, словом, работаем везде, где есть железнодорожные пути.

Сын Вадима и Натальи Антон на ММК всего полгода. Окончив МГТУ, где выбрал перспективную специальность «эксплуатация же-



Андрей Серебряков



Вадим, Наталья и Антон Калякины



Владислав и Галина Морины

Евгений Рухмалёв

Дела семейные

Железная дорога всегда славилась трудовыми династиями и преемственностью поколений

лезных дорог», молодой инженер путей сообщения отправился по родительским стопам. Устроился в цех эксплуатации.

– Мне дали замечательного наставника – Александра Родченкова, он всё показал и рассказал, – говорит Антон. – Сейчас работаю старшим составителем поездов на станции Рудная – это пятый железнодорожный район. Выполняю маневровые работы, отвечаю за подачу и вывод «вертушек» – вагонов, которые подаются под погрузку. Потом их забирают в доменный цех.

Составитель поездов – это «глаза и уши» машиниста маневрового локомотива. Так как состав может состоять из нескольких десятков вагонов, то при движении вагонами вперёд машинист просто не в состоянии видеть, что делается у него впереди, положение стрелок и показания сигналов.

Составитель поездов считается одной самых опасных профессий на железнодорожном транспорте – по той причине, что ему приходится в любое время суток и года выполнять свои обязанности на открытом воздухе, находясь на подножках и поручнях вагона.

– На полувагоне приходится висеть, на хоппере – стоять, а думпкар – сопровождать пешком, – поясняет Антон. – Слежу за тем, свободен ли путь, даю команды машинисту по рации. Вначале много-тонная железнодорожная техника

пугала, но потом привык и начал ощущать своеобразную романтику происходящих процессов и самой профессии. Главное – соблюдать правила безопасности, они на железной дороге написаны кровью. Малейшая небрежность чревата большими проблемами.

То, что вся семья трудится в одной структуре, очень сближает, считают Калякины, хотя не обходится и без споров. Во всём, что касается техники, Наталья уступает мужу и сыну, зато в управленческих темах лёгкостью берёт верх. О работе Калякины говорят с удовольствием, на трудности не жалуются

– Устаю, конечно, ведь комбинат – не конфетная фабрика, у него своя специфика, – признаётся Антон. – Но работа интересная, нужная. Привлекает стабильность и коллектив – весёлый, дружный, все на позитиве, так что на смену иду с удовольствием.

– Гордимся, что работаем на таком мощном предприятии, но бывает обидно, когда слышишь от молодёжи, выпускников учебных заведений негативные высказывания в адрес комбината, – подчёркивает Наталья. – Ничего не зная о том, что происходит за забором ММК, они выбирают работу в «макдоналдсах» и курьерских службах, а ведь на комбинате есть все условия для профессионального развития и карьерного роста.

Владислав и Галина Морины

Супруги Морины трудятся в цехе эксплуатации управления логистики. Галина – старшим приёмосдатчиком, Владислав – помощником машиниста тепловоза. Для них ММК – семейная история: дед Владислава работал машинистом паровоза, отец – всю жизнь в ЦРП, родители Галины – в углеподготовительном цехе КХП, отец – на вагоноопрокидывателе, мама – дозировщиком. Там же, на коксохиме, работали дед и два дяди. Сейчас комбинатскую династию Мориных – в КРЦ ОСК – продолжает сын Григорий.

– У нас близкие и дальние родственники – все работали и продолжают трудиться в структуре комбината, – отмечает Галина. – Наверное, если подсчитать общий трудовой стаж, лет за триста перевалит. Так что День металлурга и День железнодорожника отмечаем дружно, весело. Вспоминаем, как работали в прежние годы, делимся комбинатскими новостями.

До того, как прийти в управление логистики, Галина поменяла не одно место работы. Не устраивал график, который на комбинате прозвали «Прощай, молодость», пояснила она: не видела толком ни сына, ни мужа. Однажды Владислав посоветовал жене устроиться в цех эксплуатации. Так она оказалась на станции Гранитная, где трудится уже тринадцать лет. Зона обслуживания у железнодорожников Гранитной весьма обширна: копровый и кислородно-конвертерный цехи, гран-установка...

– Когда была младшим приёмосдатчиком, осматривала пути, встречала составы, проверяла натурные листы, – рассказывает Галина Морина. – Сейчас оформляю документы на «вертушки» – думпкары, «пятёрки» – платформы, прямой парк на ЮУЖД.

Владислав на комбинате с 1990 года. Работает на станции Скрапная, которая, как и станция Гранитная, относится к седьмому железнодорожному району. Возит совки с ломом на ККЦ, вывозит из доменного цеха чаши с горячим шлаком на эстакаду.

– За 32 года успел поработать на четырёх моделях тепловозов, – рассказывает Владислав. – Сейчас пришли ТЭМ-10 – техника мощная, умная. Прежние тепловозы часто ломались и в плане комфорта значительно уступали своим современным собратьям. На ТЭМ-10 появились кондиционеры и обогрев стёкол, а раньше приходилось выходить и протирать тряпками. Меньше вибрации стало. Всё это, конечно, даёт совсем другой настрой на работу.

Профессию помощника машиниста лёгкой не назовёшь. В том числе и в физическом плане, ведь это не в тёплой кабине сидеть. Едешь на вагоне: ветер в лицо, дождь, снег – состав сопровождаешь, нужно и стрелку перевести, и маневровую работу делать. Кроме того, необходимы знания правил эксплуатации железных дорог, инструкции по движению поездов и сигнализации, устройству и обслуживанию локомотива, правил безопасности выполнения работ и технологических операций.

– Часто спрашивают, как вы можете: и дома вместе, и на работе. Мы же на одной станции трудимся, – улыбается Владислав. – А нам нравится. В течение смены видимся нечасто, но всегда в курсе дел друг друга: по рации слышим все новости. На железной дороге нет монотонности: меняются пейзажи, типы вагонов, цехи, поэтому нет моральной усталости, а физическая проходит быстро. Особенно в семье, где тебя и твою работу понимают и уважают.

Елена Брызгалина