



# МАГНИТОГОРСКИЙ Металл

ДЕЙСТВИТЕЛЬНО О ГЛАВНОМ



ГАЗЕТА ВЫХОДИТ С 5 МАЯ 1935 ГОДА / ЦЕНА СВОБОДНАЯ /

ЛУЧШЕЕ ИЗДАНИЕ В МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ И СТРАН СНГ-2008, 2009, 2010

[magmetall.ru](http://magmetall.ru)

ТИРАЖ-РЕКОРДА ГОДА-2008, 2009, 2010



**В хоккей играют в валенках**

стр. 8



**Миллионеры сдают экзамен на полицейских**

стр. 3



**Белоснежный фورد от губернатора**

стр. 2

> ЮБИЛЕЙ

## Возраст мудрости и опыта



**ВЧЕРА** Геннадю Сергеевичу Сеничеву, человеку, с именем которого связаны многие знаковые события в истории Магнитогорского металлургического комбината, исполнилось 60 лет.

Четыре десятка лет отдал он Магнитогорскому металлургическому комбинату. Г. С. Сеничев из тех людей, что посвятили ММК жизнь. Трудовую деятельность начал в 1970 году рабочим и затем прошел путь до самых высот служебной лестницы. Был генеральным директором ММК, вице-президентом компании...

Юбилея поздравил председатель совета директоров ОАО «ММК» Виктор Филиппович Рашинов. «Сердечно поздравляю вас с юбилейным днем рождения – прекрасным возрастом, который полон мудрости и опыта! В жизни каждого человека юбилей наступают с определенной периодичностью. Многие на протяжении целых десятилетий не живут, а только собираются. Другие же постоянно ставят перед собой все более высокие цели и упорно стремятся к их достижению. Вы относитесь как раз к таким людям. О вашей компетентности, высоком профессионализме и незаурядном таланте инженера и менеджера красноречиво говорит и тот факт, что на протяжении многих лет вы находились в числе первых руководителей Магнитогорского металлургического комбината. Генеральный директор, заместитель председателя совета директоров и вице-президент крупнейшей российской металлургической компании – должности такого высокого и ответственного уровня по силам далеко не каждому.

Весом ваш вклад в реализацию стратегических целей ОАО «ММК». Высокие государственные и общественные награды – лучшее тому подтверждение. Вы принимали активное участие в претворении в жизнь наиболее перспективных и стратегически важных инвестиционных проектов последнего времени, самым масштабным из которых является стан «5000», способствовали реальному преобращению промплощадки. Ваше добросовестное отношение к порученному делу, настойчивость, умение преодолевать препятствия и видеть перспективу снискали вам искреннее уважение и заслуженный авторитет среди коллег.

Желаю, чтобы в вашей жизни было больше солнечных дней, хороших людей и приятных событий! Пусть Фортуна никогда не отворачивается от вас! Крепкого здоровья, неугасаемого оптимизма, счастья и благополучия вам и вашим близким!»  
Геннадю Сергеевичу довелось трудиться при шести руководителях комбината – Филатове, Галкине, Радиокевиче, Ромазане, Старикове, Рашинове. Каждый из них, говорит юбиляр, – талантливый человек, неординарный руководитель да и просто яркая личность. «При Андрее Дмитриевиче Филатове я только поступил на комбинат. Дмитрий Прохорович Галкин назначал меня начальником смены. Мое становление как руководителя проходило при четырех директорах. У каждого из них был свой стиль руководства и работы с людьми. Но принцип был тоже один – высоко держать марку ММК. И эту задачу они выполняли в духе того времени, когда директоров ставили. Леонид Владимирович Радиокевич – это жесткий управленец. Иван Харитонович Ромазан навсегда останется в нашей памяти как народный директор. Нелегкое и незавидное директорское бремя пришлось нести в переходный период Анатолию Ильичу Старикову. Ну а Виктор Филиппович Рашинов сделал все возможное, чтобы поднять ММК на тот уровень, на котором он находится в лучшие годы. Я благодарен Виктору Филипповичу за доверие, которое он мне оказывал. У меня с ним всегда было полное взаимопонимание. Мы с ним, в общем-то, ровесники, параллельно двигались по служебной лестнице, решали непростые задачи в одно и то же время, поэтому и понимаем друг друга порой с полуслова. Шесть лет назад, когда Виктор Филиппович сосредоточился на решении стратегических задач, он доверил мне оперативное руководство комбинатом – пост генерального директора. Это наивысшая должность! Конечно же, я стремился работать так же, как все директора ММК – с полной самоотдачей и нацеленностью на максимальный результат».

Весной прошлого года, когда Геннадий Сергеевич ушел на заслуженный отдых, он, прежде всего, поблагодарил людей, с которыми работал: «Хотел бы сказать спасибо всем, с кем вместе трудился, тем, кто меня понимал, кто меня поддерживал, кто оказывал мне доверие и кто оправдывал мое. Бывало, конечно, что с кем-то из подчиненных я поступал жестко, может быть, даже сурово, но прошу меня простить. Эти решения диктовались самой спецификой металлургического производства, интересами дела, которые всегда ставлю во главу угла. Вся моя жизнь связана с работой и комбинатом. Сам плохо работать не умею и от других требую хорошей работы».

# Транспортная рулетка

> Журналист «ММ» попыталась вместе с металлургами добраться до работы



**Темные двory, спящие дома и магазины. Раннее утро, время 5.15. Мне нужно на улицу Зеленый Лог: в 5.30 на остановку придет автобус № 18 – до ККЦ.**

## Штурм на Зеленом Логe

Чтобы не заблудиться среди одинаковых дворов, держу в поле зрения две фигуры, идущие впереди. В это время все случайные попутчики стремятся в одно место – на конечную остановку общественного транспорта. В южных районах города улица Зеленый Лог – один из транспортных «узлов», куда в шестом часу утра стекаются работники ММК с близлежащих районов – улиц 50-летия Магнитки, Советской, Тевосяна, Труда, проспекта К. Маркса, чтобы сесть на автобус или маршрутку и добраться до левого берега.

Те, кто больше верит в трамвай, идет на Тевосяна или приходит на Зеленый Лог еще раньше: до ККЦ и цеха покрытий по 27-му маршруту вагон отправляется в 4.57. Чтобы на него попасть, нужно проснуться в 3.45. Следующий трамвайный вагон по маршруту Зеленый Лог – ККЦ – АПЦ стартует уже в 6.12. Надежда на него – дело рискованное: с учетом скорости передвижения электро-транспорта к 7.20 на проходную можно и не успеть.

Если бы накануне этого журналистского эксперимента я не пообщалась со знающими людьми, то, наверное, пыталась бы сесть в автобус рядом с домом – на перекрестке ул. Труда и пр. К. Маркса. Делать это бесполезно: по улице Советской, проспектам К. Маркса и Ленина в шесть утра маршрутки следуют без остановок, заполненные до отказа на конечных точках.

...К 5.30-ти я по неопытности все же не успела: нужно было выходить из дома в пять. Издалека видела, как закрываются двери 18-го автобуса. Время 5.35, на автобусной остановке «Зеленый Лог» – около 15 человек и шесть частных такси. Спрашиваю, сколько стоит проезд до ККЦ – двести пятьдесят рублей. Дорого, желающих нет. Подъезжает еще один таксист, значит, спрос все-таки будет. Поодаль ждут выезда на маршрут три автобуса большой вместимости и восемь «ГАЗелей».

Стоящая рядом женщина объясняет, что время с пяти до шести часов – самое благоприятное: в маршрутку можно войти свободно, а не брать ее штурмом, и автобусы ходят по всем актуальным направлениям – на ККЦ, АПЦ и метизный завод, на Комсомольскую площадь. В это время можно поймать даже редкий автобус 44-го маршрута до проходных № 7, 6, 5. А выходить на работу за три часа до начала смены она за последний месяц уже привыкла. Других вариантов просто нет.

Действительно, через пять минут подъезжает «ГАЗель» 18-го маршрута. Отмечаю в блокноте, что в 5.35 я «уехала на работу свободно». И остаюсь, чтобы наблюдать. Тут же подходят автобусы № 9 и № 3 – оба на Кирова. В 5.40 автобус № 44 забирает работников ММК до проходных № 7, 6, 5.

Народ на остановку постоянно прибывает со всех направлений – и постепенно разбегается:

- 5.44 – автобус № 18, автобус № 9.
- 5.49 – автобус № 44.
- 5.52 – автобус № 18, автобус № 44.
- 5.56 – автобус № 9.

– В будни, если встать пораньше, можно добраться. Но выходные дни – это беда, – рассказывает мужчина, представившийся машинистом ЖДТ. – Я хоть и пропустил 44-й автобус, но сейчас будут маршрутные такси. Напишите обязательно про выходные дни. Там нет никакого графика. Кто из водителей проснется, тот, наверное, и едет работать.

Время 6.10. Отвлекшись на разговор, сначала не заметила, как на конечной остановке скопился толпа – человек тридцать. Начинается толкотня: после шести, как объяснили мне попутчики, маршрутные такси не справляются с резко возросшим объемом пассажиропотока: «ГАЗели» берут штурмом самые сильные и быстрые. И как раз в это время почему-то начинается спад в движении больших автобусов.

Одна за другой проходят три маршрутки: две 18-е и 44-я. Заполняются за несколько секунд, и не снимая напряжения на остановке, уезжают полные. У тех, кто стоит на ул. 50-летия Магнитки, Труда и Советской, шансов нет.

Вовремя, перед сорокаминутной паузой, в 6.30 приходит большой автобус № 18. Через минуту уезжает дальше по маршруту, заполненный на две трети. Это была последняя возможность добраться до северной группы цехов комбината без пересадки.

Света. Семь часов. Остановку покидает последний из водителей частных такси, спешно увозя опаздывающих на работу.

На остановке по-прежнему около тридцати человек, но теперь больше женщин, есть старики и дети. Две женщины стоят уже полчаса. Спрашиваю, куда им нужно. На Самстрой. Ждут «десятку». Просматриваю блокнот: за полтора часа моего пребывания на остановке ни автобуса, ни маршрутки № 10 не было. Ага, график говорит, что автобус будет в 7.03. Женщины – учительницы, едут в школу. Время 7.10, автобуса нет.

Высокий мужчина рядом с ними тоже ждет «десятку». Спрашиваю, где он работает. Усмехается: в Маггортрансе.

– Так долго ждете... Почему не едете на трамвае? – интересно.

– На трамвае нужно делать три пересадки.

Через пятнадцать минут мужчина уезжает по маршруту № 9. Женщины остаются ждать. Согласно графику, следующий автобус № 10 пройдет здесь в 7.52...

## Трамвайный коллапс

В другой транспортный «узел» южных районов – на улицу Коробова и проезд Сиреневый – я поехала уже на машине. Идти пешком было слишком далеко, хотя один мой знакомый ходит на Коробова с улицы Б. Ручьева: иначе в автобус не попасть. Из дома он выходит в 4.45 – и через сорок минут на месте.

Вчера утром, в начале шестого, перекресток ул. Труда и пр. К. Маркса перекрыл наряд сотрудников ГИБДД: в самом центре перекрестка на трамвайные рельсы упали электропровода, и движение трамваев в этом районе было остановлено. Добравшись до Калмыкова, вижу огромную толпу народа на трамвайной остановке – человек пятьдесят. Они ничего не знают. Кричу тем, кто ближе, чтобы шли на автобус. Но люди почему-то не реагируют, продолжают мерзнуть и глядеть на часы.

Пока идет ликвидация последствий аварии, толпа на остановках по Калмыкова, Труда и К. Маркса растет быстрыми темпами. К шести часам она огромная.

В начале седьмого приходит спасение: Маггортранс выделяет дополнительные автобусы-транзиты, чтобы у людей была возможность добраться до Юности – там ходят трамваи. Благодаря транзитному движению, к семи часам транспортная напряженность снята.

Кстати, вчерашняя авария на трамвайных путях, по странной закономерности, уже вторая за эту неделю. Во вторник трамвайные вагоны в напряженное утреннее время «встали» в районе 14-го участка, создав сложности с прибытием на производство для работников цеха покрытий ОАО «ММК» и компании «Огнеупор».

Между тем, в условиях «маршрутной революции» трамвай до последнего времени оставался самым надежным видом транспорта для работников ММК.

## Что говорят металлурги?

Металлурги хором говорят, что утро – это еще не самое страшное время суток. В разгар транспортной реформы им гораздо сложнее добираться домой с территории ММК после окончания смены в 20.00 и в 24.00. К этому времени с комбината уходят все виды автомобильного транспорта – и вместительные автобусы, и маршрутные такси. Остаются трамваи, но они ходят с большими перерывами.

– Раньше на каждой проходной висел график движения трамваев и автобусов. Теперь его нет, запоминать время прибытия транспорта бесполезно – завтра он придет в другое время. Приходится идти наугад и мерзнуть на улице, не зная, приедет ли что-то вообще, – рассказал мне работник ККЦ.

В структурных подразделениях ОАО «ММК» уже собрали и обобщили замечания по работе общественного транспорта. Металлурги говорят одно и

то же: после 17.20 сложно уехать на автобусе в южные районы с Комсомольской площади, из северной группы цехов. Работники ММК просят восстановить автобусные маршруты № 37, 55, 60, 53 и 16А, оптимизировать маршрутную сеть, направив автобус № 20 через поселок Нежный и увеличив число автобусов № 2 и № 36. Заявляют они также о нехватке автобусных маршрутов, следующих из южных районов на сторону проходных № 5, 6, 7.

И главное: не только металлургам, но и работникам всех других предприятий Магнитогорска, школьникам и пенсионерам было бы гораздо удобнее передвигаться по городу при наличии единого для всех видов транспорта, доступного и реально работающего расписания.

## Запертые в гараже

Теперь – несколько арифметических задач по теме транспортной реформы: возможно, они частично объяснят дефицит общественного транспорта в Магнитогорске.

Как мы помним, накануне «маршрутной революции» было задумано оптимизировать транспортную сеть, убрав лишнее: из 1350 «ГАЗелей» на дорогах должны были остаться 803 и еще 127 автобусов большой вместимости.

По данным управления инженерного обеспечения, транспорта и связи, транспортные нужды города не удовлетворены до сих пор. Самое большое отставание от графика – у компании ТНТ: она «недовывела» на дороги города 103 маршрутки и 34 автобуса большой вместимости. «Классу» не хватает 29 «ГАЗелей» и 18 автобусов, «Фараону» – восьми больших автобусов, но Федоров компенсировал этот дефицит избыточным числом «ГАЗелей» – на 10 единиц больше нормы. Еще 18 автобусов большой вместимости не хватает на маршрутах других предпринимателей.

Что получается? Сейчас по городу ходят 641 «ГАЗель» и этот показатель уже близок к норме, и 39 автобусов лишь треть от запланированного состава.

Эти показатели относительны, поскольку в час пик Маггортранс компенсирует проблемные маршруты своими автобусами. Машины у официальных перевозчиков есть, но находятся на вынужденном техобслуживании. К апрелю все большие автобусы перевозчиков выйдут на дороги города, – рассказал «ММ» начальник управления инженерного обеспечения, транспорта и связи Владимир Иванов.

Война с «нелегалами» почти завершена, и теперь нужен поворот к созданию эффективной транспортной сети. Местные «единороссы» уже обратили внимание городской власти на эту необходимость. Очевидно, что самое время изменить стратегию транспортной реформы.

Подробнее об этом читайте на странице 3

ЮЛИЯ СЧАСТИЛИЦЕВА  
ФОТО > АНДРЕЙ СЕРЕБРЯКОВ