

**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
РЕЙД**

Рубли под откосом

Вторая очередь станции Отвальная. Толкая перед собой думпкары, резво бежит тепловоз. Скрип тормозов, состав вздрагивает и останавливается. К нему подходят люди. Подняв столб пыли, разгружается первый думпкары. К свалке подходит женщина,

вытаскивает длинный лист жести и сбрасывает его под отвал. Жесть с грохотом змеёй скользит вниз: в хозяйстве пригодится. У подошвы отвала натываемся на санки. Не спрашиваем, откуда коксик. С отвала, вестимо, с ремонтирующейся домны.

— Тонн этак 15 будет, — окликивал кучу кокса наметанным взглядом, говорит сведущий в этих делах хозяин санок.

Идем дальше. Встречаем бригаду из Вторчермета. Женщинам разговорами заниматься некогда: работать надо. Зацепив тросом металлическую болванку, тянут ее изо всех сил. Не получается, силенок маловато.

— Да ну ее, — машут рукой, — через несколько лет экскаватором откопает.

— Много ли металлолома поступает на отвалы? — спрашиваем.

— Много, родимые, много. Почитай, в сутки разгружается в среднем составов 14. В каждом составе, в среднем, по 20 вагонов. В каждом думпкаре где-то в пределах 1,5—2 тонн металлолома.

— Сколько вы «добываете» в день металлолома?

— Тонн 30—40.

— А остальные 500—530?

— Хороним под мусором.

Дорогое, однако, это кладбище, Отвальная. За тонну металлолома комбинат платит Вторчермету от 9 рублей 40 копеек до 25 рублей 40 копеек. Давайте подсчитаем, что мы вывозим на отвалы.

Если в сутки идет под откос, скажем, 500 тонн металлолома, сколько это будет в рублях? По минимальной шкале — 4.700 рублей. А по максимальной — 12.700. Вот во что обходится комбинату бесхозяйственность отдельных товарищей.

Чем это объяснить? Кто виноват в этом?

Люди, разгружающие думпкары, в первую очередь называют фасонно-вальцевый - сталелитейный,

фасонно-чугунолитейный, копровый и мартеновские цехи.

У копровиков есть вроде надежная ширма: электромагнитные краны не берут жидкий металл, малы мощности по переработке скрапа. А не пора ли копровикам задуматься над проблемой полного удаления металла из скрапа? До каких пор мы будем вывозить на отвалы дорогостоящее сырье?

Если пройти по откосам станции Отвальная, многое можно увидеть. Взгляните на фотографию и вы убедитесь в этом.

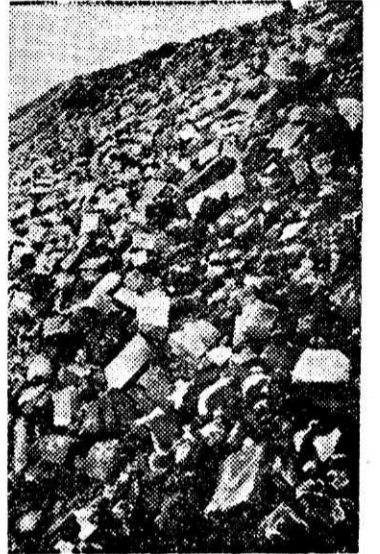
Спрашивается: кто заставлял грузить металл в думпкары, чья бесхозяйственная голова могла отдать такое распоряжение?

Как правило, много металлолома поступает на отвалы в ночное время. Никуда не годная практика: мет начальства — грузи что попало. Работники станции Отвальная иногда вынуждены возвращать думпкары с дорогим грузом туда, откуда они пришли. В таких случаях в цехах поднимают шум: не хочется платить за перепростой. Жалуются в управление ЖДТ, и управление «реагирует»: снимает трубку телефона и звонит: «Вы что, без премии хотите остаться? Выгружай!». Летит под отвалы металлолом. Можно ли такие действия назвать разумной экономической политикой? Ни в коем случае.

Есть такая категория людей, браконьеры. Действуют они исподтишка, с хитринкой: сначала загрузят металлолом, а сверху — мусор. Посмотрит бригадир, ничего не увидит и даст команду кантовать. Ного вы обманываете, товарищи? К кому вы в карман лезете? Подумайте над этим, откажитесь от такой бесхозяйственности.

Мы подсчитали примерные потери комбината на вывозке в отвал металлолома. Теперь взгляните на груды кирпича. Это тоже деньги, и место огнеупорам не здесь, а в цехе вспомогательных материалов. Впрочем, время от времени на отвалы приходят работники этого цеха и выбирают огнеупоры, но много ли они выберут? Бригады Вторчермета, например, возвращают комбинату не более десяти части металлолома, столько же возвращается в производство огнеупоров.

Поднятые нами проблемы ждут серьезного внимания хозяйственных работников комбината, народ-



ных контролеров. Непрактично вывозить под откосы ценное металлургическое сырье. Надо покончить с этим.

А. ЛЕВАНЦЕВИЧ, начальник участка цеха пути.

Н. НАЗАКОВ, бригадир цеха пути.

В. ШУРАЕВ, сотрудник «Магнитогорского металла».



ПРИЧИНЫ И СЛЕДСТВИЕ

Коллектив третьего блюминга обжимного цеха к предстоящему XXIII съезду КПСС обязался прокатать 6.000 тонн дополнительного металла. Обязательства высокие. Но как гласит народная поговорка: «Взялся за гуж, — не говори, что не дюж». Октябрь принес бригадам блюминга значительный успех. Они добились рекордного количества произведенной продукции. В начале ноября трудовой ритм оставался по-прежнему высоким. Темпа не снижать — был девиз прокатчиков. Все способствовало этому. 9 ноября начался плановый капитальный ремонт. Казалось, после его завершения работа агрегата должна бы улучшиться. Но этого, к сожалению, не произошло. В ноябре коллектив блюминга недодал к плану свыше 10.000 тонн металла.

В чем же причины?

Одна из них — неудовлетворительная работа механического оборудования ввиду некачественно произведенного ремонта рабочими ремкуста проката. Перед пуском блюминга дважды пришлось производить его настройку. На это ушло четыре с половиной часа. Но и после настройки неудовлетворительно работал 6-й рольганг; плохо был закреплен его продольный вал. Более четырех часов простояла первая клеть — не действовало уравновешивающее устройство. Агрегат работал на одну клеть, то есть в полсилы.

Это уже следствие. А значит, должны быть и причины, его побудившие. Этими причинами являются невыполнение графика ре-

монта. На 6 часов задержали сдачу электрокрана механики, на 8 часов опоздали с поставкой редукторов нажимного устройства клетки «1150» из управления главного механика. Казалось бы ничего страшного. Но это далеко не так. Время ремонта рассчитано с предельной нагрузкой и, естественно, задержка редукторов вызвала спешку в работе механиков, что и отразилось на качестве ремонта.

Современное производство — это теснейшая взаимосвязь служб, последовательная цепочка операций, где нарушение ритма в одном звене повлечет за собой его

Почему отстал блюминг № 3

нарушение и в других. Неоднократная перестройка агрегата, неудовлетворительная работа части механического оборудования вносили нервозность в действия коллектива. Плавки, поступающие с третьего стрипперного отделения, прокатчики не успевали пропускать. Поэтому они требовали дополнительного времени для разогрева до необходимой температуры. График поставки плавков был нарушен.

Это не могло не отразиться и на работе бригад стрипперного отделения. К тому же создавшееся положение усугубили и метеорологические условия — снежные заносы, гололед, которые явились также одной из причин, повлекших за собой невыполнение производственного плана коллективом блюминга.

Так был нарушен четкий ритм производства.

— Неудовлетворительная рабо-

та оборудования и нечеткое снабжение материалом со стороны коллектива цеха подготовки составов — говорит начальник стана Виктор Иосифович Оглушевич, — несомненно явились причиной невыполнения плана. Но это одно. Другое — неудовлетворительная работа коллектива. Низкой была в этом месяце организация труда.

Партийная и профсоюзная организации цеха, хотя и видели создавшееся положение, но плохо мобилизовали коллектив на выполнение плана. В результате условия оказались сильнее коллектива.

С первых дней декабря коллектив блюминга начал наращивать темпы. Особенно хорошо идут дела в первой и третьей бригадах начальников смен П. Крыхтина и А. Урываева. Они прокатывают в смену свыше 500 тонн дополнительно к заданию.

— Но и это ниже наших возможностей, — говорит начальник стана В. Оглушевич.

— Сейчас мы должны работать значительно лучше, — говорит председатель цехового комитета С. Кулешов, — ведь к нашим

обязательствам — прокатать к XXIII съезду партии 6.000 тонн сверхпланового металла прибавилось еще 10.000 тонн. Так что нам предстоит работать не хорошо, а только отлично. Необходимо многое сделать в улучшении организации труда, отрегулировать поставку металла для сортовых станов. Это сделать необходимо, ведь в наших руках большая часть производства комбината.

Для этого нужно мобилизовать все силы, перенимать опыт передовиков, таких, как бригады П. Крыхтина и А. Урываева, где полностью исключены простои, и идет борьба за максимальное использование каждого механизма агрегата.

Задачи перед коллективом блюминга стоят большие, но есть уверенность, что с ними он справится. В ликвидации долга им должны помочь трудящиеся цеха подготовки составов. Они должны полностью исключить отступления от графика в поставке плавков.

Ликвидация долга коллективом блюминга должна стать общим делом трудящихся, принимающих участие в обеспечении материалами блюминга.

Прокатчики же не подведут. Они могут работать. Об этом говорят успехи, достигнутые ими в октябре, об этом говорят и первые дни декабря.

Э. ВЛАДИМИРОВ.

СКЛАДЫВАЕТСЯ СИСТЕМА

В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ организованы высшие годовые курсы для переподготовки руководителей и главных специалистов предприятий промышленности, строительства, торговли, работников финансовых, плановых и кредитных учреждений, партийного и хозяйственного актива. Их основная задача — изучение экономических проблем, связанных с переходом предприятий на работу в новых условиях. Слушатели курсов занимаются по два дня — 12 часов в месяц с полным их освобождением на это время от основной работы. В зависимости от отрасли занятия курсов проводятся на базе высших учебных заведений. Разработаны учебные программы, в которых наряду с конкретной экономической значительное место уделяется вопросам марксистско-ленинской экономической теории. Общее количество занятий — 120 часов.

Экономическое обучение мастеров, бригадиров и работников массовых профессий организуется городскими и районными комитетами партии, первичными парторганизациями. Группа ученых экономистов готовит для них учебные планы и программы. Таким образом, в Ростовской области складывается последовательная и стройная система массового экономического обучения.

«Экономическая газета».

Семь лет без отпуска

Завершил семилетку блюминг Кузнецкого металлургического комбината. За феноменальную производительность его называют богатырским. В одну из рекордных смен валки стана пропустили за час 105 стальных слитков. Суточная и месячная производитель-

ность агрегата также занесена в таблицу мировых рекордов.

За годы семилетки блюминг прокатал сверх плана сотни тысяч тонн металла. Вдвое снижены простои. Это дало повод операторам шутить: «Семь лет наш стан работал без отпуска». Толь-

ко за счет снижения простоев прокатано столько стали, сколько ее требуется на производство нескольких десятков тысяч легковых автомашин «Москвич».

Семилетку на Кузнецком комбинате завершили также мартеновский, электросталеплавильный, листопрокатный и другие цехи.