



Учредитель —
открытое
акционерное
общество
«Магнитогорский
металлургический
комбинат»
(455002,
Кирова, 93).

Зам. гл. редактора
В. МИНУЛЛИНА.

Редколлегия:
В. РЫБАК,
М. КОТЛУХУЖИН,
Ю. ПОПОВ,
В. РЫБАЧЕНКО.
**Ответственный
секретарь**
В. КАГАНИС.
Редактор-стилист
Л. БЕЛОВА.

**Верстка
и оформление —**
И. ЖУРАВЛЕВА,
Т. РУСИНОВА.

Приемная
(секретаря) —
33-47-04;

зам. гл. редактора —
33-76-04;

компьютерный центр —
33-40-35;

корреспонденты — 33-
14-42;

33-33-09, 33-31-33;

фотокопирование — 33-07-98;

отдел рекламы —
33-47-04.

**АДРЕС
РЕДАКЦИИ:**
455002,
пр. Пушкина, 6

**Газета
зарегистрирована
Региональной
инспекцией
по защите свободы
печати
и массовой
информации
(г. Екатеринбург).
Регистрационный
№ Е-0370.**

В течение года выпускается 250
номеров. Газета выходит по
вторникам, четвергам и суб-
ботам.

Письма и рукописи не рецензи-
руются.

Позиция авторов публикаций
может не совпадать с позицией
редакции.

За достоверность рекламы,
объявлений, программ телеви-
дения редакция ответственности
не несет.

Компьютерная верстка и набор
выполнены в редакции газеты
«Магнитогорский металл».

Отпечатано ЗАО «Маг-
нитогорский дом печати»
(455000, г. Магнитогорск,
пр. К. Маркса, 69)

Подписано в печать
7.12.98 в 16.00.

Заказ № 4318.

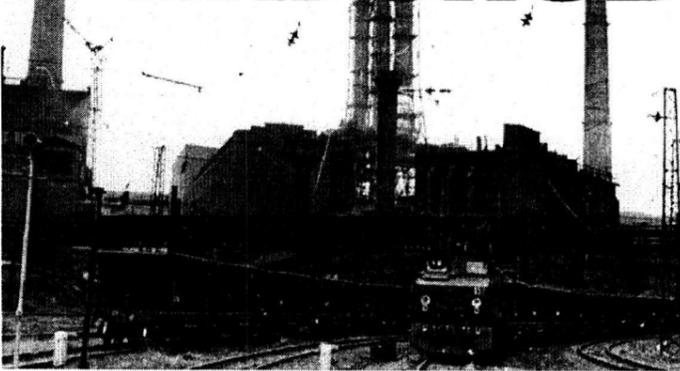
Объем 1 печ. лист.

Печать офсетная.

Тираж 16839.

2

ОТПРАВКА НАЧИНАЕТСЯ С ВАГОНОВ



**Сколько еще уголков
на комбинате,
куда не ступала
нога газетчика.
Служба погрузки-
выгрузки управления
железнодорожного
транспорта —
один из них.**

Участок небольшой — малочис-
ленное звено в огромной металлур-
гической цепочке, но пристанови
он работу хоть ненадолго — огром-
ное предприятие сразу ощутит не-
хватку «кислорода»: в полувагонах,
поступающих отсюда, нуждаются
все отправители грузов ММК.

Если рассматривать комбинат как
функционирующий памятник рабо-
чему классу Магнитки, то, пожалуй,
одной из главных его достоприме-
чательностей смело можно считать
административно-бытовой корпус
погрузки-выгрузки: он расположил-
ся в стенах первого городского вок-
зала. Теперь уже вряд ли возмож-
но доподлинно установить, где тут
находился буфет или зал ожидания.
Но уже одно то, что именно
отсюда начиналась магнитогор-
ская биография первопроходцев-
металлургов и строителей, говорит
о многом. Например, о том, что как
и в прежние годы здесь в чести
работа до седьмого пота. А лопата
и кайло — анахронизм, казалось бы
— основные орудия труда рабочих-
железнодорожников.

Впрочем, железнодорожниками
этих трудяг назовешь с натягом:
чумазы, как шахтеры, обстоятель-
ные, как дворники, жилистые, как
спортсмены-силвики. А по штату
— просто грузчики. Изюм дня в день
с раннего утра и до поздней ночи
очищают они вагоны от угольной
пыли и россыпи.

Лет десять назад трудились тут
в основном люди неприкаянные:
бывшие эски да выпивохи, которым
была заказана дорога в престиж-
ные профессии. Кадры вербовали
сами же работники за премиаль-
ные «пятки». Приведет кто-нибудь
очередную «рабсилу», а соискатель
через несколько часов и был таков.

Тяжкий у грузчиков труд. Серая
пыль столбом: за смену, случает-
ся, до тонны угля приходится вы-

расывать из вагона. А уж зимой и
напряга начинается: угольные остат-
ки так смерзаются, что самым
острым кайлом и тренированными
мышцами в него не вгрызешься. И
о механизации помышлять не при-
ходится. Вот уже более шести де-
сятков годов технология одна:
бери больше — кидай дальше. По-
пытались как-то применить виб-
раторы, да быстро отказались. По-
лувагоны — не свои, эмпэсовские,
вибромашин не выдерживали,
рассыпались. А лопатой и надеж-
нее, и предприятию по карману не
быть.

В последние годы в службе по-
грузки-выгрузки произошли значи-
тельные кадровые подвижки к луч-
шему. Кто только теперь здесь не
трудится: в первой бригаде, напри-
мер, есть и бывший первый подруч-
ный сталевара легендарной 35-й
двухванной, и классный телема-
стер, и водитель трамвая, и даже
зубной техник. Как говорят цехо-
вики, только космонавтов не хват-
ает. Люди сюда приходят вовсе
не в поиске романтики. Хороша
романтика: размахивать кайлом в
грязном вагоне на высоте 15 мет-
ров! Мужики приходят деньги за-
рабатывать, и деньги по нашим
временам неплохие. При этом все
не стыдятся своего некалцифи-
рованного труда ни Сергей Мед-
ведев, у которого после быстрого
окончания технического универ-
ситета будет два высших образо-
вания, ни бывший локомотивщик
Сергей Франчук, ни те, кто совсем
недавно бригадирствовал на пром-
площадке. Кроме писаного зако-
на: «качественно готовь к погруз-
ке вагон», есть еще и другой, бо-
лее актуальный: прокорми семью.

Кстати, о хлебе насущном. Не
радуется в нынешнем году угольные
склады коксохима. Если прежде
эти ажурные заполнялись горами
до небес, то нынче приходится
работать с колес. Даже паукооб-
разные порталные краны кажут-
ся еще большими гигантами на
фоне скромных холмиков черного
«хлеба» для коксовых печей.

Неверно было бы думать, что
работяги погрузки-выгрузки уме-
ют считать только деньги в соб-
ственных карманах. Каждый недо-
смотренный, неочищенный полува-
гон — верный штраф нашему пред-
приятию. Монополист — Южно-

Уральская железная дорога —
нынче с особой привередливостью
принимает от комбината тару на ко-
лесах. И даже пять килограммов
пыли, оставленной в вагонах, обхо-
дится ММК в сорок пять минималь-
ных окладов. Так что остается
только догадываться, каких усилий
стоит горстке грузчиков ежемесячно
очищать от пяти до двенадцати
тысяч вагонов. Но на судьбу они
не сетуют. В коротких перекурах
соберутся возле печки-каменки в
теплушке, «попогочут» и снова впе-
ред: денежки на колесах прикати-
ли — по вагонам.

О производственном быте и вся-
ческих удобствах здесь и думать
позабыли. Душевые — само собой,
а вот на жаркую сауну даже в са-
мые морозные дни силушки не хват-
ает. Ночной перекус — всухомят-
ку: в график работы столовой кок-
сохима не вписываются. До бли-
жайшей трамвайной остановки ми-
нут двадцать скорого хода. Не
ропщут: тем, кто с первыми эшелона-
ми прибывал на Магнитку, тоже
было не до жиру. И на свое немно-
гочисленное цеховое руководство
не жалуются: помогают, чем могут.
О трудовой дисциплине уже не-
сколько лет вопрос не встает: рубль
— самый лучший воспитатель.

К ветеранам на участке погруз-
ки-выгрузки относятся с грубова-
тым почтением: «Работенка — что
надо! Вон, смотрите, какой у нас
Васильич ожиревший!» На подоб-
ные шутки Владимир Васильевич
Стрижков, отработавший на ваго-
нах без малого три десятка лет,
только прячет улыбку в черных от
угля морщинах: «И не слушайте вы
этих хохмачей, я хоть худосочный
и старый, но в работе любому мо-
лодому пять очков вперед дам».

На самом деле стариков-грузчи-
ков здесь уважают. И чтобы это
подчеркнуть, непременно расска-
зывают такую поучительную исто-
рию. Как-то пришел в их службу за
длинным рублем молодой «качок».
Только вот хватило его спортивной
выправки ровно на пару смен и —
«физкульт-привет» бригаде. Знать,
не в одной силе дело. Здесь ха-
рактер нужен, хватка.

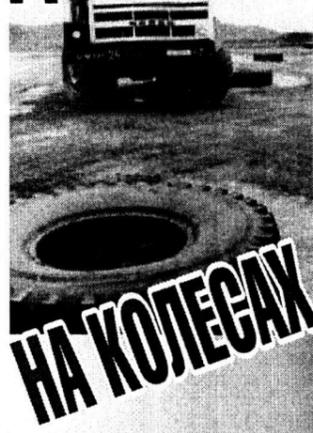
Вместе с Сергеем Медведевым
на высоченном «капитанском» мо-
стике просматриваем поступающие
вагоны. Чего в них только ни уви-
дишь: облещенные угольные глы-
бы, вмерзшие бумажки, пакеты.
«Опять в тепляке недодержали.
Эх, экономные наши», — сокруша-
ется парень. Но даже я уже заприме-
тила в этом потоке полувагоны,
где работы поменьше. Нет же, по-
сле клича «по вагонам!» не ищет
Медведев-младший тот, что почи-
ще. Вроде, незначительная деталь,
но это и есть одно из проявлений
настоящего мужского характера.
Как там в песне поется: хлеба гор-
бушку, и ту пополам?

Особенно достается грузчикам
в ночные смены: ветер свищет, ос-
вещение — никакое. Убирают му-
сор почти на ощупь. И изменить
ничего нельзя: матчи поставить
некуда, лампочку в вагон не протя-
нуть. Крутись, как можешь, но что-
бы к погрузке состав сверкал.

... Опустела теплушка, разош-
лись по составу рабочие. Меня про-
вожат лишь рыженькая собачон-
ка Моська. В ее седой проуглен-
ной мордочке столько хозяйского
достоинства — порывается недо-
вольно: копь не лезешь в вагон, так
нечего, мол, тут глаза мозолить.
Ах, Моська, видно, и она четко зна-
ет свои непростые обязанности!

Т. АРСЕВА.

ДЕНЬГИ...



НА КОЛЕСАХ

**Специалисты отдела
планирования и контроля
бюджета услуг
и строительства провели
повторную проверку
использования машин
автотранспортного
управления в кислородно-
конвертерном цехе.**

Первое, что обратило на себя
внимание проверяющих, — явные
нарушения в учете работы авто-
транспорта. Например, в ККЦ не
регистрируют фактического вре-
мени прибытия и убытия техно-
логического транспорта. С нару-
шениями закладывают здесь путе-
вые листы и справки о выполне-
нии транспортных работ при по-
часовой оплате. А именно по ним
предъявляются счета на услуги
по перемещению грузов. Цехо-
викам неоднократно указывали:
необходимо отмечать фактичес-
кое время работы автомобилем с
учетом обеденного перерыва и
пробега. Это отступление от пра-
вил влечет завышение объема
транспортных услуг. Не регис-
трируют в ККЦ род и количество
перевезенного груза.

В день проверки автомобили
«Урал» (номер 069), «КамАЗ»-
самосвал (номер 52-55) прибыли
в цехотдел конвертерного с опоз-
данием почти на час. Другой са-
мосвал (номер 91-36), задейство-
ванный на перевозке проб, при-
был в диспетчерскую ККЦ лишь
в 10 часов 40 минут вместо 7.45.
На два часа позже оказался в
цехе и бортовой «КамАЗ» (номер
991), рабочий день которого дол-
жен был начаться без четверти
восемь. В нарушение установлен-
ного порядка на перевозке ста-
канов для разливки стали, огне-
упоров, коксика были задейство-
ваны и другие автомобили ЗАО
«АТУ». По сути, они выполняли
работу управления по подготовке
производства.

Не случайно результаты про-
верки доведены до руководителей
всех структурных подразде-
лений ОАО «ММК»: такой урок
— не только другим наука, но и
возможность уберечь от неоп-
равданных расходов казну ак-
ционерного общества.

Соб. инф.

НАУКА И ПРОИЗВОДСТВО

Диссертации пишут заводчане

На очередном заседании ученого со-
вета Магнитогорского государственного
технического университета прорек-
тор по научной работе В. Харитонов до-
ложил о состоянии научно-исследова-
тельской деятельности, дал анализ си-
стемы подготовки кадров высшей ква-
лификации для университета и предпр-
ятий региона.

В нынешнем году в университете выпол-
няется 114 научно-исследовательских работ на
сумму свыше семи миллионов рублей. Наи-
большой объем ложится на технологический,
металлургический и механико-машиностро-
ительный факультеты. Кафедры университета
выполняют хозяйственные научно-исследо-
вательские работы для 35 предприятий. Наи-
более крупными заказчиками являются ОАО
«ММК», Белорецкий металлургический ком-
бинат, Магнитогорский калибровочный завод,
ЗАО «МАРС».

Стоит ли говорить, насколько важна опла-
та научно-исследовательских работ при скуд-
ном госфинансировании? Из выполненного
объема НИР предприятия оплатили около двух
миллионов рублей. За 11 месяцев уходящего
года издано 26 учебных пособий, 6 сборни-

ков научных трудов, 4 монографии и 236 мето-
дических разработок.

В текущем году на имя университета подано
4 заявки на изобретение и одна заявка на по-
лезную модель, получено 4 патента на изобре-
тения и одно свидетельство на полезную
модель. 3 предполагаемых изобретения яви-
лись результатом выполнения хозяйственных
НИР. Ученые университета приняли участие в
21-й международной и 9-й российских науч-
но-технических конференциях, 3-х междуна-
родных выставках.

По состоянию на 1 декабря в аспирантуре по
восьми специальностям ведется подготовка
175 аспирантов. Только в этом году в аспиран-
туру принято 65 человек, в том числе 45 — на
очную форму обучения. Из аспирантуры выпу-
щено 17 человек, из них уже защитили канди-
датские диссертации двое, защита еще троих
планируется в этом году. Как видим, эффектив-
ность деятельности аспирантуры пока невы-
сока.

На протяжении последних пяти лет в МГТУ
сформировалась система подготовки кадров
высшей квалификации — докторов и канди-
датов наук на предприятиях региона: ММК, МКЗ,
БМК, МММЗ, Каменск-Уральском ОЦМ, Рев-

динском метизно-металлургическом заводе,
Белебеевском заводе «Автономаль», ФПГ
«Абразивные заводы Урала», ЗАО «МАРС»,
«Комплексе новых технологий». Часть ру-
ководителей этих предприятий защитили дис-
сертации: кандидатские — генеральный ди-
ректор В. Павлов, главные инженеры, техни-
ческие директора, заместители директоров,
главные специалисты В. Емченко (БМК),
В. Рашников (ММК), Д. Закиров (завод «Авто-
номаль» г. Белебей), А. Морозов (ММК), Е.
Кузнецов (МКЗ), Г. Никифоров (ММК), В. Се-
динкин (ММК), З. Ярухаметов (глава адми-
нистрации г. Сибай); докторские — генераль-
ные директора В. Рашников и В. Токарь.

Созданы группы соискателей по предпр-
тиям.

24 ноября на ОАО «ММК» вышел очередной
приказ «Об утверждении группы аспирантов и
соискателей ученых степеней». Для совершен-
ствования технологии производства и внедре-
ния прогрессивных технических идей и реше-
ний, подготовки специалистов высшей квали-
фикации генеральный директор комбината
В. Рашников включил в состав этой группы ас-
пирантов и соискателей ученых степеней, ра-
ботающих над актуальными проблемами. В чис-

ле претендующих на звание доктора техни-
ческих наук — директор по строительству ОАО
«ММК» М. Сафронов, директор по машиностро-
ению «Управляющей компании машиностро-
ительного комплекса» А. Гостев, начальник ла-
боратории ЦЛК ОАО «ММК» А. Фиркович. В
числе претендентов на защиту кандидатских
диссертаций — исполнительный директор ЗАО
«Гнутый профиль» В. Афанасьев, заместитель
начальника лаборатории ЦЛК В. Корнилов,
главный механик ОАО «ММК» В. Хребто, на-
чальник технического отдела В. Терентьев,
заместитель генерального директора ОАО
«ММК» Р. Тахатаудинов, главный инженер УГЭ
ОАО «ММК» А. Мележников...

Приказ генерального директора комби-
ната, несомненно, должен выполняться. Завер-
шает диссертационную работу директор
«МАРСа» В. Куц, докторскую диссертацию,
посвященную проблемам производства гнутых
профилей — М. Сафронов. Недавно полу-
чено приятное известие: высшая аттеста-
ционная комиссия утвердила заместителя ге-
нерального директора ОАО «ММК» А. Моро-
зова в ученой степени кандидата техниче-
ских наук.

Г. ГИРИН.