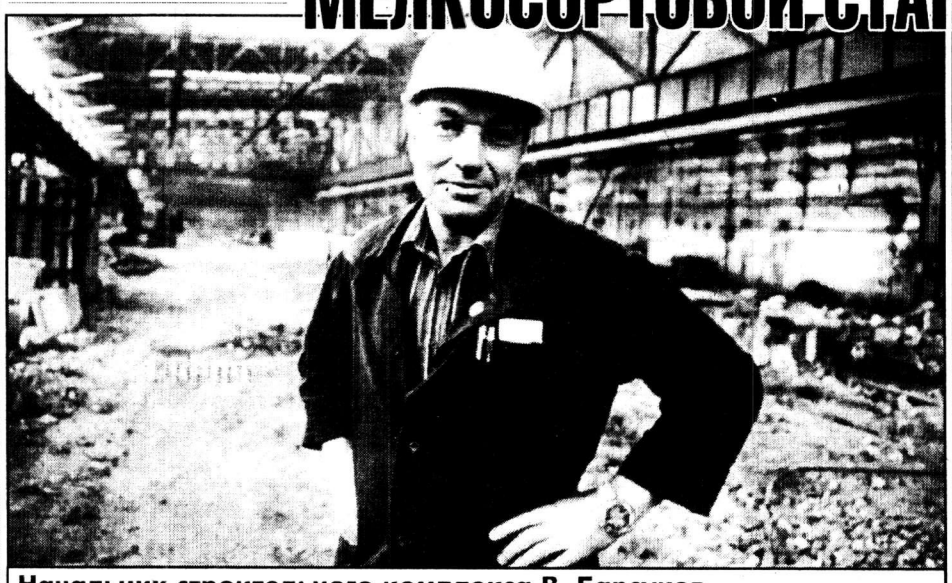
ПРОМПЛОЩАДКА

МЕЛКОСОРТОВОЙ СТАН РЕКОНСТРУИРУЕТСЯ



Начальник строительного комплекса В. Барсуков.

За работой специалисты «Бетонстроя».

Ушли в историю те времена, когда стан «300» № 3 сортопрокатного цеха трудился, как говорится, не разгибая спины. Его продукция пользовалась большим спросом. В конце концов устаревшее оборудование стана начало давать сбои. Можно было бы провести генеральную реконструкцию, но требования к качеству продукции на мировом рынке значительно выросли и потому было принято решение на месте легендарного «300» № 3 построить абсолютно новый мелкосортовой стан фирмы «Кокс».

Демонтаж старого оборудования стана уже завершен. Сегодня на строительной площадке огромный объем работ лежит на плечах специалистов строительных управлений «Бетонстрой» и «Шахтопроходка», которым надлежит демонтировать старый бетон и залить новый фундамент под будущее оборудование. Следует отметить и строителей из СУ № 7. Они качественно устанавливают стеновые панели.

Фото Ю. ПОПОВА.

С УЧЕТОМ КОНЪЮНКТУРЫ РЫНКА

На столе начальника цеха ремонта легковых автомобилей автотранспортного управления ОАО «ММК» Вячеслава Семенова стоит копилка, выполненная в виде инопланетного корабля с иноземными обитателями. Любой работник, нецензурно выразившийся в присутствии руководителя, обязан опустить туда штрафную монету. Вроде пустяк, а дисциплинирует.

Вячеслав был назначен начальником цеха всего год назад. К работе он относится со всей серьезностью, того же требует от подчиненных. Будь хоть тысячу раз специалистом, но если замечен нетрезвым на рабочем месте – можешь навсегда проститься с цехом. Сервисное обслуживание обязывает предельно внимательно относиться к клиенту: если тот уедет от ремонтников недовольным, то это недовольство передаст и своим добрым знакомым, которые так же не пожелают ремонтировать свои машины в АТУ. Следует заметить, что ремонт личных автомашин — дело для ЦРЛА второстепенное, главное для него — содержание в работоспособном состоянии парка легковых автомобилей ОАО «ММК».

Базируется цех в здании, прежде занимаемом машзалом очистных сооружений. В конце 80-х годов управление главного энергетика инициировало переоборудование промышленного корпуса в сервисный центр «Автен». Многое было сделано специалистами УГЭ для того, чтобы мечта стала явью. Окончание монтажа первого подъемника стало праздником для зачинателей нового дела. Первую машину восстанавливали опытные работники автосервиса, пришедшие сюда из городской станции технического обслуживания.

Позже руководство комбината решило, что содержать и ремонтировать автотранспорт следует централизованно. К цеху ремонта легковых автомобилей, находящемуся на территории автотранспортного управления, добавили «Автен». Так из двух участков образовался цех ремонта легковых автомобилей ОАО «ММК».

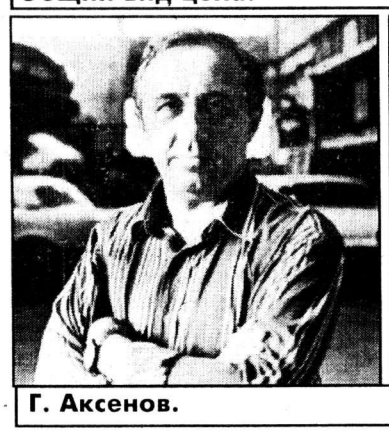
С чего должен начинаться сервис автомобилей, даже если они принадлежат предприятию? С современной автомойки, избавляющей от дорожной грязи территорию цеха. Да и автослесарю куда приятней ремонтировать чистую машину. Об автомойке мечтают уже давно. И, похоже, мечта скоро осуществится: становится возможной покупка этого агрегата фирмы «Керхер» в комплексе с мойкой, сушкой, обработкой пылесосом...

Работа автослесаря нелегка и весьма грязна, требует немалых сил, терпения и определенных знаний. Судите сами: в каждой марке автомобиля насчитывается свыше десяти тысяч наименований деталей. И замена каждой из них ведется по определенной технологии.

А каково работать снабженцем на этом далеко не малом автопредприятии, где ежемесячно ремонтируют от 150 до 300 машин? Как определить, какая в данный момент потребуется запчасть и на какой автомобиль? Если содержать хотя бы в единичном экземпляре все детали от всех автомобилей, состоящих в собственности комбината, то каких размеров должны быть склады под них? И будет ли рентабельно такое предприятие?

У каждого работника цеха ремонта легковых автомобилей — своя функция. Кто-то занят текущими делами, кто-то работает на перспективу. В цехе есть собственный перспективный план, который учитывает развитие авторынка страны. Ведь не к лицу флагману черной металлургии России содержать устаревшие модели автомобилей! Новые же, естественно, требуют более совершенной технологии ремонтов. Их не сделаешь с помощью гаечного ключа, отвертки и плоскогубцев – вот и приходится приобретать новую технику, ежемесячные средства для которой еще год назад начал выделять директор ЗАО «АТУ». Таким образом были приобретены итальянские шиномонтажные и балансировочные станки, компьютерный стенд «развал-схождение», мотортестер для ремонта машин с инжекторными двигателями. Скоро в Магнитку прибудет стенд для регулировки топливной дизельной аппаратуры. В планах — приобретение нового подъемника, стенда для шиномонтажных работ, большого диагностического комплекса для проверки работающих систем всех марок отечественных автомобилей и таких иномарок, как «Фольксваген», «Мерседес», «БВМ», «Вольво»...

Общий вид цеха.



Г. Аксенов.

Ю. Пехтерев.

Цех ремонта легковых автомобилей имеет сертификат соответствия, где определены виды разрешенных работ. В нынешнем году к длинному перечню услуг добавлен тюнинг: установка дополнительного оборудования — сигнализации, радиоаппаратуры, дополнительных фар... Сертификат соответствия ЦРЛА получает ежегодно, так как специалисты этого цеха стараются расширять список выполняемых работ. Для этого они обучаются не только в Магнитке, но и в различных регионах страны: на ВАЗе, в Москве...

Реализация производственных планов, проведение ремонтов всех видов были бы невозможны без усилий квалифицированных специалистов, фанатов своего дела. В цехе с уважением относятся к мастеру смены «А» Д. Кришневу — специализирующемуся на восстановлении и эксплуатации иномарок, к бригадиру В. Коровченко, слесарю Ю. Шиляеву. В смене «Б» молодежь равняется на Георгия Аксенова и Юрия Пехтерева, мастера В. Сохарева.

В постановлении правительства России «О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств...» говорится, что техосмотр автомобилей с 2005 года должен проводиться на специально оборудованных инструментальных дорожках. Расписано и поэтапное внедрение инструментального контроля. Специалисты АТУ уже выяснили, как проводится такой контроль в Москве, и готовы приобрести саму дорожку. Ее автоматика беспристрастно зафиксирует параметры каждого автомобиля и выдаст заключение, прошел ли он техосмотр.

Г. ПОГОРЕЛЬЦЕВ.
Фото А. СЕРЕБРЯКОВА.

СЛУЖБА 01

Скупой платит ДВАЖДЫ...

В июле этого года цех электросетей и подстанций УГЭ ОАО «ММК» праздновал свое семидесятилетие. Несомненно, к этой годовщине готовились все участки подразделения. Но, к сожалению, несмотря на порядок, наведенный здесь накануне знаменательной даты, участки цеха продолжают находиться в пожароугрожающем состоянии. Об этом свидетельствуют результаты проверки подстанций N30, 96, кабельной галереи 110 КВ.

Например, на сравнительно «молодой» подстанции N30, где в канун праздника закончился монтаж оборудования на установку «печьковш», совершенно забыли о круговом проезде и подъездах к пожарным гидрантам. Конечно, в пожарной охране работают высококвалифицированные водители, но не каждый из них сможет выполнить безопасное маневрирование при заборе воды из пожарного гидранта. На подстанции N96 отсутствует обвалование третьего трансформатора, на двух других оно требует ремонта. И, наконец, связующее звено — кабельная галерея 110 КВ. Здесь дренчерная система пожаротушения неэффективна — на сухотрубах отсутствуют уплотнительные кольца, а сами дренчерные головки «добросовестно» скручены «охотниками» за цветными металлами.

— Бомжи замучили, — посетовал работник ЦЭС, когда речь зашла о скрученных дренчерных головках на системе пожаротушения в кабельной галерее.

Уместно спросить: за что получает зарплату работник охраны, если на протяжении нескольких лет у него «перед носом» воруют головки? И может, не стоит экономить, пренебрегая правилами пожарной безопасности? Наверное, всем известна народная поговорка «Скупой платит дважды».

И. НАБИСЛАМОВ,
инспектор ПЧ-51.

Пока не грянул ГРОМ...

Ни для кого из работающих в ОАО «ММК» не секрет, что основные производственные фонды в старых цехах комбината находятся в плачевном состоянии. В этой связи еще более значимым является единственно правильный курс руководства ОАО «ММК» на техническое перевооружение и обновление производственных мощностей.

Но реконструкция — это процесс, который по своей сложности превосходит даже новое строительство, поскольку идет в условиях действующего производства, во многих случаях — непрерывного.

Хочется поставить в пример работу руководства ЛПЦ № 3 со строительными и монтажными организациями. В ней напрочь отсутствует безответственный оптимизм и надежда на «авось», а напротив, ведется постоянный контроль за состоянием пожарной безопасности, ежедневно проводится инструктаж для всех работающих на монтаже новой кровли цеха. Особенно хочу отметить работу и.о. начальника ремонта Ю. Коломейцева.

К процессу реконструкции, естественно, привлечено внимание и самой пожарной охраны. К примеру, служащие объектового подразделения ПЧ-20 сегодня тесно взаимодействуют со строительными организациями ООО «Восток», ООО «Паритет», участвующими в ремонтах здания заводоуправления. Инспекторский состав ПЧ-20 ознакомил руководителей и ИТР этих ООО с порядком организации и проведения огневых работ на территории ММК, помог определиться с первичными средствами пожаротушения, с проведением инструктажей и допусков к работе. Ремонт здания заводоуправления находится под личным контролем начальника ПЧ-20, подполковника А. Шишлонова. Здесь организован наблюдательный пост, обеспеченный средствами связи и оповещения.

И. КОТИК,
младший инспектор ПЧ-20.