

ПРОШЛОЕ ЖИВЕТ В НАСТОЯЩЕМ

(Окончание.)

Начало в № 182-183).

Не могу не вспомнить других замечательных руководителей, оказавших огромное положительное влияние лично на мою судьбу и судьбы многих специалистов. Это бывший главный инженер ЖДТ Альберт Клавдиевич Булатов, инженер милостью божьей, по природе — творец и рационализатор. Это бывший начальник участка контактной сети Михаил Яковлевич Мазепа — непревзойденный специалист в своей области. Это Василий Маркович Фелюфьянов, бывший заместитель начальника локомотивного цеха, прекрасный специалист и большой души человек. Это Кузьма Филиппович Дзюба, бывший начальник цеха эксплуатации, проработавший на этом горячем и ответственном посту не менее десятка лет. Начальник технологического бюро цеха эксплуатации Василий Кузьмич Курило, специалист с большой буквы и незаменимый технолог в цехе эксплуатации; начальник участка цеха пути Владимир Викторович Кудрин, которого природа одарила редким трудолюбием и высокой ответственностью за свою работу. Бывший начальник ЖДТ Константин Яковлевич Мишуров, редкий по дару руководитель, сочетавший высокую требовательность к подчиненным с умелым административным управлением. Старший инженер производственно-технического отдела, бывший начальник электровозного депо, толковый инженер, досконально знающий свое дело и обладающий отличными человеческими качествами, Михаил Прокофьевич Рогожкин. Последний заместитель директора комбината по транспорту, оказавший решающее влияние на оснащение железнодорожного транспорта устройствами электрической централизации, на внедрение и развитие вычислительной техники на ЖДТ, Евгений Александрович Смирнов. Бывший начальник первого железнодорожного района цеха эксплуатации, безвременно ушедший из жизни в расцвете творческих сил Анатолий Васильевич Андриенко. Бывший начальник грузовой службы, прекрасный специалист, оставивший заметный след в налаживании грузовой и коммерческой работы, Григорий Васильевич Колесников. Приходится только перечислять имена этих замечательных людей, хотя каждый из них достоин отдельного большого теплого разговора.

Начало восьмидесятых годов для комбината и его железнодорожного транспорта характеризуется небывалыми объемами производства и выполненными перевозок. Магнитка в целом стала флагманом черной металлургии страны, железнодорожники — лучшими среди родственных коллективов отрасли. По уровню технической оснащенности и по производительности труда железнодорожники оставили всех далеко позади, но продолжали искать и использовать резервы роста.

В середине восьмидесятых началась долгожданная реконструкция комбината, основным содержанием которой стало строительство кислородно-конвертерного цеха № 1 и стана 2000 горячей прокатки. В эти годы развивалось и обновлялось железнодорожное хозяйство. Была проведена полная реконструкция станции Топливная, где вместо четырех путей в стационарном парке стало 14, на которых и выполняются все перевозки для ККЦ и стана 2000 горячей прокатки по вывозу готовой продукции и отходов производства. Вошли в строй и новые станции — Скрапная,

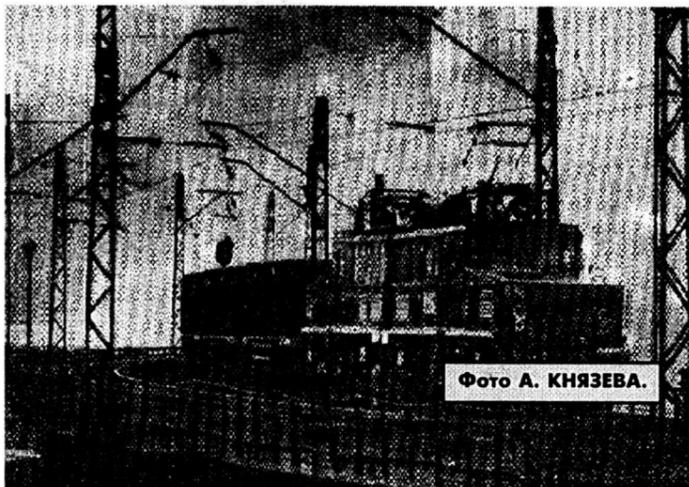


Фото А. КНЯЗЕВА.

Отвальная, Конвертерная, на которой впервые в практике черной металлургии была смонтирована силовая служба СЦБ и успешно введена в эксплуатацию электрическая централизация стрелок и сигналов при нагрузке на ось более 55 тонн. Обновлены и станции Гранитная и Кольцевая. В локомотивном цехе была построена ремонтно-эксплуатационная база для участка контактной сети. В управлении ЖДТ построен и введен в эксплуатацию вычислительный центр. Получены по контрактам последние партии электровозов ЕЛ-21 из ГДР и тепловозы отечественных тепловозостроительных заводов. Обновился вагонный парк на специализированных перевозках готовой продукции ККЦ и металлолома для этого цеха. В цехе пути завершилось строительство последних гаражей для путевых машин.

Реконструкция второй половины восьмидесятых — начала девяностых годов оказалась, к сожалению, лебединой песней, последним аккордом, за которым последовали времена перестройки экономики. В целях экономии средств сразу пришлось отказаться от строительства цеха капитальных ремонтов вагонов, намеченного в комплексе со станом 2000 горячей прокатки. Ремонтная база вагонного цеха, построенная в 1936 году, так и не получила обновления.

Вкусили железнодорожники и экономической свободы, проработав почти два года с статусе дочернего предприятия (ПЖТ). Опыт этой работы пошел на пользу всем, хотя привел к возвращению железнодорожников на свое место в металлургическом производстве, где технология выпуска готовой продукции построена так, что транспорт жестко встроены в технологический процесс.

Третий год возглавляет транспорт молодой, энергичный инженер Владимир Ильич Андриянов, впервые в истории нашего коллектива пришедший к руководству в результате конкурсного отбора. И руководство комбината не ошиблось, самые трудные годы позади, транспортники уверенно решают стоящие перед ними задачи.

Пройдя в 1996 году низшую точку падения объемов перевозок, в текущем году железнодорожники находятся на подъеме. В течение последних двух лет удалось освободиться от избыточных основных средств: окончательно изношенных локомотивов и вагонов, железнодорожных путей и стрелочных переводов — и выйти на устойчивый режим роста производительности труда, от которого, как известно, зависит и рост заработной платы железнодорожников.

Основная задача сегодня — со-

хранение работоспособности активных основных фондов железнодорожного транспорта: локомотивов и вагонов, парк которых изношен на 60-80% и требует для ремонта все больше и больше средств из бюджета. Последний новый тепловоз на комбинате был куплен в 1992 году, последний электровоз — в 1989-ом. Еще два-три года такой политики — и изношенность локомотивного парка станет серьезным тормозом в работе транспорта.

Надеемся, что в ближайшее время экономическая ситуация, сложившаяся в стране и в нашем акционерном обществе, будет меняться к лучшему, и начнут наконец решаться насущные вопросы работы дальнейшего развития железнодорожного транспорта. Среди таких острых проблем — ежегодное приобретение запасных частей для импортных электровозов, создание в кооперации с другими предприятиями отечественного промышленного электровоза и постепенное обновление нашего локомотивного парка.

И еще один не менее важный вопрос: о престиже транспортной работы, о роли и значении ее для акционерного общества и о ее влиянии на конечный результат. Конечно, не стоило бы ломиться в открытую дверь, ведь и так все понимают, насколько важно это для ОАО «ММК». Однако именно сейчас, когда руководство комбината возвращается к проверенной временем структуре управления, уместно обратить внимание на необходимость восстановления очень важного звена в высшем руководстве в ранге зам. генерального директора по транспорту. Сегодня из-за отсутствия этого звена многие транспортные вопросы или не решаются вовсе, или решаются не на тех уровнях, где они должны и могут решаться. Убытки акционерного общества, вытекающие из этого, никто, естественно, не считает. Понятно, что железнодорожный транспорт и его работа — это лишь общая часть транспортной работы комбината, хотя именно в нашем звене наиболее остро ощущается отсутствие постоянного транспортного органа в верхнем эшелоне управления акционерным обществом. Введение уже в этом году должности заместителя генерального директора по транспорту разрешило бы многие проблемы не только у железнодорожников, но и у производственных цехов, у дочерних предприятий и отделов заводоуправления.

А. КОСТИН,

начальник производственно-технического отдела управления ЖДТ ОАО «ММК».

По отрасли

Приходится учиться

Коренная реконструкция электросталеплавильного производства череповецкой «Северстали», в результате которой вместо четырех печей в цехе будет установлена одна, более мощная, производительная и экономичная, уже сегодня заставляет готовиться к работе в новых технологиях.

Группа электросталеплавильщиков побывала в Старом Осколе, где на металлургическом комбинате уже работает печь-ковш фирмы «Фукс», которая будет установлена и в ЭСПП. Недавно туда отправилась и вторая группа череповецких металлургов. А вот обучение работе на самой шахтной печи «Фукс», видимо, будет производиться на меткомбинатах Западной Европы, поскольку в России аналогов такой установке нет.

«Альмомет» предлагает

Несмотря на то, что качество череповецкого чугуна специалисты признают одним из лучших в мире, работа на ОАО «Северсталь» в этом направлении не прекращается.

На конвертерном производстве побывала делегация фирмы «Альмомет». На плановой рабочей встрече со специалистами ОАО «Северсталь», занимающимися вопросами удаления вредных примесей из чугуна, рассмотрены контрактные предложения фирмы «Альмомет» по оборудованию и технологии.

Череповецкие валки

Приказом генерального директора «Северстали» создана рабочая группа по реконструкции механических цехов. Решение вызвано созданием на предприятии производства чугунных рабочих листопркатных валков.

Производство валков будет организовано по технологии известной немецкой фирмы «Крупп», с которой «Северсталь» в мае подписала контракт. Новое для комбината дело потребует реконструкции не только цеха изложниц, где будут вести отливку самих валков, но и некоторых других цехов, участвующих в реализации важнейшего проекта.

Директор по ремонту и строительству комбината, назначенный руководителем рабочей группы, подчеркнул, что срок окупаемости нового производства составляет около полутора лет. При этом качество производимых на «Северстали» валков должно быть не хуже, чем у приобретаемых со стороны. Гарант — передовая немецкая технология.

Приказом генерального директора определены генеральный проектировщик — управление проектных работ ОАО «Северсталь», а также генеральный подрядчик — управление капитального строительства. Согласно приказу, дирекция по кадрам должна произвести подбор и подготовку специалистов для цехов УГМ. Это является составной частью программы создания дополнительных рабочих мест. Планируется, что в новом производстве их будет не меньше 150.

«Сименсу» отводится главная роль

В течение нескольких дней специалисты производства холоднокатаного листа «Северстали» вели переговоры с представителями фирмы «Сименс».

Предметом переговоров являлась предстоящая модернизация пятиклеточного стана «1700», основным подрядчиком на которой и намерена выступить известная немецкая фирма.

«Сименс» — давний партнер «Северстали», занимает передовые позиции, по крайней мере в Европе, в области разработки новейших систем управления технологическими процессами и агрегатами. Одну из таких систем и планируют внедрить на пятиклеточном стане. Кроме того, здесь предполагают модернизировать часть механического оборудования. Отдельные узлы должна представить фирма «Шлеманн Зимаг», кое-что будет изготовлено на предприятии силами цехов управления главного механика. Целью модернизации стана «1700» является улучшение качества проката и увеличение объемов его производства.

По страницам газеты «Череповецкий металлург».

Близится реконструкция конвертера

В первые дни сентября для полной реконструкции, рассчитанной на 60 суток, остановлен конвертер № 3 кислородно-конвертерного цеха челябинского «Мечела».

Объединение «Ждановтяжмаш», что на Украине, поставило комбинату корпус конвертера, его привод и опорное кольцо. Причем, корпус получен еще в прошлом году, а привод и опорное кольцо — в июне нынешнего года. Дело в том, что реконструкция агрегата предусматривалась провести в 1996 году, но помешали финансовые трудности.

Корпус собран из пришедших с Украины составных частей в разливочном пролете цеха. Сделали эту работу специалисты «Уралдомнаремонта». Подготовку к установке привода ведет «Востокметаллургмонтаж». Идет и монтаж опор для опорного кольца. Работы по сборке корпуса конвертера велись в основном с нынешней весны.

Цехи УГМ выполнили большую часть заказов конвертерщиков. Вообще их немного — всего 18.

Помимо «Востокметаллургмонтажа» и «Уралдомнаремонта» в реконструкции примут участие подрядные организации «Южуралэлектромонтаж» и «Свэчел».

По страницам газеты «Челябинский металлург».

Во глубине уральских руд

Двести сорок лет обеспечивает металлургию Урала Бакальский железорудный район.

«Глубоко уходят люди в горы, так же, как уходят в океан»...

Железородное тело Бакала дало жизни городам: Катав-Ивановску, Аше, Симу, Сатке. Эти города будут праздновать свои юбилеи в будущем году. Среди предприятий, которые использовали в своем производстве бакальскую руду, числятся заводы Челябинска и Магнитогорска, Караганды и Новотроиц-

ка, Орско-Халиловский меткомбинат.

Бакальский музей хранит память о примитивном способе добычи руды с XVIII века до взрыва научно-технической революции XX века.

«Тысяча гор и леса, — край мой, на зверя похожий. Хищная эта краса в нас поселяется тоже»...

Город Бакал лежит в объятиях могучего хребта Нургуш. Хотите верить, хотите нет, но в прошлом затерянные в горах рабочие деревеньки за годы Советской власти преобразились. Бакал стал благо-

устроенным городом Саткинского районного подчинения. Обрели достоинство люди рабочей профессии: бурильщики шахт, шахтостроители, экскаваторщики карьеров, есть среди горняков Герои Социалистического Труда, 25 бакальцев за труд удостоены ордена Ленина. Сегодня бакальское рудоуправление в кризисе. Но бакальцы — дети Уральских гор — считают эти трудности временными. С января текущего года в связи с кризисным положением на предприятии по решению областного арбитражного суда введено внешнее управление. Подготовка и празднование 240-

летия Бакала внесли свежую струю в жизнь горожан и производственных коллективов. Бакальские сидериты — уникальный минерал для металлургов. Остается только добиться признания их и использования в металлургическом комплексе всего Южного Урала. Тогда все и образуется. К этому и стремятся бакальцы в интересах нашей общей инфраструктуры. А если не получится, то, может быть, — поклониться великому хребту Нургуш, заняться звероловством и ореховодством, развести олени стада и поразить мир шапкозакидательством и мехами? Никто не знает, что принесет XXI век во глубину уральских руд.

Р. ДЫШАЛЕНКОВА.