

СОРЕВНУЮТСЯ ПРОКАТЧИКИ ОТ МЕТАЛЛА ПО ЗАКАЗАМ — К ПОСТАВКАМ ПО ДОГОВОРАМ

За словом —
дело
1986 год,
апрель

Агрегат, цех	Руководитель	Обязат.	Выполн.
Слябный	А. И. УРЬЯЕВ	100	100
Прокатный цех № 9	Р. Ф. ШАРИПОВ	100	100
Стан 2500	А. И. КОЛЫЧЕВ	100	100
СОРТОПРОКАТНЫЙ ЦЕХ	А. А. МОРОЗОВ	98	98,16
Стан 300 г/п	И. Ш. ПРИЛУЦКИЙ	98	98,4
Стан 300 № 1	В. Г. ОСТАПЕНКО	98	98
Стан 300 № 3	Б. П. МАНСУРОВ	98	98,02
ПРОВОЛОЧНО-ШТРИПСОВЫЙ ЦЕХ	А. И. ДЕРУНОВ	99,2	100
Стан 300 № 2	С. Я. ПЛЕНКОВ	99,6	100
Стан 250 № 1	Ф. П. ЛОБАЧЕВ	98	100
Стан 250 № 2	Н. М. ИСАЕВ	98	100
ЛИСТОПРОКАТНЫЙ ЦЕХ	А. А. НОСЕНКО	99	99,9
Стан 2350	Л. М. МОРОЗОВ	99	98,6
Стан 4500	Ю. Н. ФИЛАТОВ	99	99,3
Стан 1450	А. И. ЕВДОКИМОВ	100	100
3-клетевой стан	Б. М. ФРАДКИН	100	99,8
5-клетевой стан	Б. А. КАТАЕВ	100	100
4-клетевой стан	М. Б. БЕРЛИН	100	100
Листопркатный цех № 6	А. А. МЕЛЬНИК	100	100
Листопркатный цех № 7	С. Я. ТАРАСОВ	100	100
Листопркатный цех № 8	Н. Д. СТЕКОВ	100	100
ПРОКАТНОЕ ПРОИЗВОДСТВО	99,5		

Видеть перспективу

КОММЕНТАРИИ

За четыре месяца с начала нынешнего года прокатчики комбината произвели дополнительно к плану 17 тысяч тонн проката по сдаче, перекрыли плановое задание по условному тоннажу на 50 тысяч тонн. Заказы потребителей на поставку металлопродукции выполнены на 99,5 процента.

Из приведенной таблицы видно, что полностью выполнили свои обязательства перед потребителями коллективы всех станков проволочно-штрипсового цеха, листопркатных цехов № 1, 3, 4, 5, 6, 7 и 8, первого обжимного и девятого прокатного цехов.

Из-за неудовлетворительной работы по производству горячего проката обжимными станками листопркатного цеха недопоставлено заказчикам 3800 тонн листового проката: стан 2350 недопоставил 2720 тонн и стан 4500 — 1080 тонн. Особенно снизил уровень заказной работы в апреле коллектив стана 2350 — до 98,6 процента при обязательствах 99 процентов. В итоге выполнение заказов народного хозяйства листопркатным цехом за четыре месяца 1986 года составило 98,9 процента — на 0,1 процента ниже обязательств.

По-прежнему не полностью справляется с заказами и коллектив второго листопркатного цеха, недопоставив потребителям в апреле тысячу тонн продукции. Создать такую ситуацию в цехе помогли прокатчики ЛПЦ № 1, не обеспечившие смежников вовремя поднажом. В результате уровень выполнения заказов во втором цехе в первом месяце второго квартала года снизился до 99,8 процента.

Хуже, чем во всех остальных цехах прокатного производства, работа по заказам идет в сортопркатном цехе. Несмотря на то, что в апреле цех вышел на хороший уровень по производству продукции, опередив график отгрузки, потребителям недодали: стан 300 — 6,5 тысячи тонн, стан 300 № 1 — 4830 тонн и стан 300 № 3 — 4315 тонн сортового проката. Одной из важнейших причин такого положения дел можно назвать невыполнение заказов из-за перекатов на фасонных профилях и низкого качества.

На состоявшемся в конце апреля ПДПС по сортопркатному цеху отмечались также высокий процент брака из-за неудовлетворительной перестройки станков, многочисленные нарушения технологии. В итоге в цехе сократился выход годной продукции с государственным Знаком качества и соответственно отгрузка ее потребителю, уменьшился выход экспортной продукции.

Из сказанного можно сделать лишь один вывод: пока еще коллектив цехов прокатного производства не сумели добиться коренного перелома в качественных показателях выпускаемой продукции. Сейчас, когда комбинат стоит на пороге перестройки производства, руководителям и инженерно-техническим работникам прокатных цехов необходимо провести большую организаторскую и воспитательную работу в своих коллективах. Вопросы качества первоочередными будут не только сегодня, но и в будущем. Уже в мае-июне предстоит решить ряд неотложных задач. Для прокатного цеха № 9 — это более четкая и организованная подготовка металла для прокатки. Для сортопркатного цеха — выпуск кругов для горячей штамповки и насадки. Для листопркатного и листопркатного первого цехов — наведение порядка с оборудованием и организацией технологического процесса.

Коллектив первого обжимного цеха один из маяков социалистического соревнования среди прокатного персонала. Тысячи тонн сверхплановой продукции проката — им с начала года.

Среди правофланговых — старший оператор главного поста Дмитрий Степанович КОВАЛИК. Неоднократный победитель в социалистическом соревновании ударник коммунистического труда лауреат Государственной премии кавалер ордена Трудовой Славы III степени Д. С. Ковалик своим трудом приумножает славные традиции старшего поколения металлургов Магнитки.

На снимке: Д. С. Ковалик.

Фото Т. УСИК.



ВРЕМЯ ТРЕБУЕТ

В последние годы на комбинате постоянно растет количество продукции, требующей при изготовлении особо жесткого выполнения технологии.

Так, сейчас мы выпускаем более 26 процентов прокатной продукции со Знаком качества. Освоено производство проката с гарантированной прочностью и пластичностью — это позволяет отгружать потребителям более тонкий металл, тем самым снижая расход металла в народном хозяйстве. Только по сортовому прокату приплаты за гарантированную прочность на комбинате составили более 1,3 миллиона рублей.

Таким образом технология стала и важным средством поддержания экономических показателей. Есть у нас ряд разработок, направленных на дальнейшее повышение качества продукции.

Технологические разработки, как правило, сравнительно недороги, а экономический эффект приносит солидный. И закономерно повышенное внимание, которое они к себе привлекают. Прежде всего, они дают возможность выпускать качественную, а значит, более дорогую продукцию. Но и у потребителей повышаются требования к более дорогой продукции. Например, катанка для тонкого волочения. Малейшие отклонения от требований технических условий сразу вызывают рекламации от метизников. К сожалению, в прокатных цехах порой об этом

забывают.

Наметилась чехоршая тенденция роста количества провалов металлопродукции по механическим свойствам. Например, в первые месяцы текущего года уровень провалов по этой причине в первом и четвертом листопркатных цехах в сравнении с таким же периодом 1981 года возрос более, чем в два раза. На прежнем уровне по механическим свойствам проката остались сегодня листопркатные цехи № 2 и 5. В остальных листовых цехах провалы по механическим испытаниям возросли в полтора — четыре раза. Эти цифры не могут не настораживать. Они свидетельствуют прежде всего о недостаточном внимании к выполнению требований технологии.

В связи с этим мы были вынуждены вернуться к прокатке некоторых марок стали только в утреннюю смену. Результаты налицо: структура улучшилась, провалы по механическим свойствам практически прекратились. Причем, это отмечено практически по всем цехам прокатного производства.

Всего же в первом квартале мы потеряли почти 9 тысяч тонн металла из-за передерсировки, более 12 тысяч тонн — из-за высокой температуры смотки и заниженной температуры конца прокатки, около 4 тысяч тонн — из-за низкой смотки. Из этого следует вывод: пожалуй, настало вре-

мя дифференцировать количество с учетом технологии производства.

Неудовлетворительная плоскостность подката вынуждает идти на заведомую передерсировку, а пути получения необходимой плоскостности известны — ввод системы гидроизгиба, перевалки и монтажные прокатки.

Более оперативно надо решать и вопрос увеличения пропускной способности и запуска гидроизгиба вальцетокарных средств в листопркатном цехе № 4. Немало вопросов возникает и по применению систем измерения и контроля, обеспечивающих технологию. Ненадежны приборы регистрации температуры конца прокатки и смотки: часты сбои в их работе, а качество диаграммы подчас таково, что цеховому персоналу трудно в нем разобраться. Кроме того, оборудование это выходит из строя так же, как и любое другое, а ремонтируется в последнюю очередь.

Требования к качеству металлопродукции возрастают, значит и контроль за технологией должен постоянно расти. Этого будет невозможно достигнуть без точных современных приборов, сложного оборудования. И потому, я думаю, пора ставить вопрос по изготовлению их не экспериментально в различных НИИ, а коренным образом решать в системе министерства.

В. МАСЛЕННИКОВ,
заместитель начальника
центральной лаборатории
комбината.

ДО НЕДАВНЕГО ВРЕМЕНИ бытовало такое представление о работниках цеха пути комбината: люди, одетые в телогрейки и сигнальные жилеты, работающие под открытым небом в любую погоду. Труд в основном ручной, механизации — практически минимум. Прямо скажем, привлекательного мало. Но так было, и хотя в последние годы многое изменилось в цехе, все же люди идут сюда на работу по-прежнему неохотно. Основная причина этому — прочно укоренившееся представление о путевом мастере как о человеке, занятом тяжелой неблагодарной работой.

Сейчас многое делается и многое уже сделано в цехе для того, чтобы облегчить труд путеца, свести к возможно меньшей величине процент ручных работ. На помощь людям пришли умные, сложные машины, выполняющие наиболее трудоемкие операции. Конечно, техника — дело хорошее, но с ее приходом перед цеховиками встала проблема подготовленных, обученных кадров.

В 1983 году цех пути приобрел высокопроизводительную выправочно-подбивочную рихтовочную машину ВПРС-500. Механизм это универсальный, циклического

Цеху нужны мастера

действия, одновременно подбивает и выправляет стрелочные переводы или железнодорожные пути. Но как бы ни универсальна была машина, приводить в действие ее должны люди. А работать на ней может только хорошо обученный специалист, знающий устройство механизма и его возможности. Таких в цехе не было. И руководство цеха принимает решение: направить машинистов путевых машин на учебу в г. Калугу. Вскоре после их возвращения ВПРС-500 впервые выехала на железнодорожные пути комбината. Испытания проводились в гупике, где реже всего ездят поезда. Точность выправки и качество работы буквально потрясли всех мастеров. И уже на следующий день машина трудилась на перегоне Ежовка — Кольцевая.

За последние годы было приобретено много новых механизмов, в том числе еще одна машина ВПРС-500, кроме того ВПР-1200 и гайковертная машина МГ-ШПМ-02. Для их ремонта построено 6 гаражей. Оборудован новый путеукладочный кран, подготовлены для его обслуживания девять платформ-полусоток. Словом, техническая оснащенность путецев улучшается, улучшаются и условия их труда. А вот с кадрами проблем осталось немало.

— Как только новая машина приходит в цех, — рассказывает старший мастер Е. М. Хованский, — перед нами снова встает вопрос: кто будет на ней работать. Шесть человек мы обучили в Калуге, но это не выход из положения. Ведь каждого не пошлешь учиться так далеко, у людей семьи. Да и других причин хоть отбавляй. Решили в цехе создать специальные курсы. На них подготовили несколько мастеров. Сейчас у нас на машинах ВПР и ВПРС трудятся Кочергин, Пичугин, Масягин, Кузнецов, Сайфутдинов. Но грамотных специалистов все равно не хватает.

Немало усилий приложили путецы, чтобы выйти из создавшегося положения. Хотя что тут можно сделать, ведь ни в одном училище нашего города не готовят специалистов такого профиля. Года два назад была сделана попытка набрать группу учащихся для обучения их на бригадиров монтеров пути и машинистов путевых машин в СПТУ № 39. К сожалению, неудачная. То ли потому, что недостаточно пропагандировали работники системы профтехобразования эту профессию, то ли по какой другой причине, только не пошли ребята учиться в эту группу, практически не нашлось желающих. Так и остался цех без кадрового резерва.

В нынешнем году, памятуя неудачный опыт прежних лет, путецы решили сами заняться пропагандой своей профессии. Распределили между собой школы, подготовили выступления, пошли на встречи с выпускниками. Рассказывали о том, в каких условиях они трудятся, что машины, на которых молодым рабочим придется работать, прекрасно оборудованы.

— Старались дать ребятам по возможности полное представление о том, какие созданы условия для работы, — говорит начальник БОТиЗ цеха Т. Г. Шульга. — Немаловажным вопросом является и вопрос о заработной плате. По окончании училища ребятам будет присвоен 5-й или 6-й разряд. А это значит, что зарплата их составит 230—250 рублей по пятому разряду, а по шестому — 260—270 рублей. То есть, зарабатывают трудящиеся нашего цеха не меньше, чем в основных цехах комбината. Кроме того, мы ввели положение, согласно которому мастера, освоившие работу на двух-трех путевых машинах, получают надбавку за профессиональное мастерство в размере от восьми до двадцати четырех процентов заработной платы. Это еще плюс 50—54 рубля. Получают наши трудящиеся и тринадцатую зарплату, и вознаграждение за выслугу лет. А условия работы у них, можно сказать, не сложнее, чем у сталеваров.

Насколько изменился характер труда в цехе за последние годы, можно проиллюстрировать и следующими данными. Если раньше в цехе было более тысячи монтеров пути, в настоящее время — всего 246 человек. В перспективе уровень механизации и автоматизации их работы будет все более возрастать, а значит будет расти и их общеобразовательный уровень. Даже по приблизительным подсчетам одна только машина ВПРС-500 может заменить бригаду монтеров пути в 13 человек. Есть в цехе машины, оборудованные сложнейшей электронной техникой, лазерным лучом. Но для того, чтобы на них можно было работать с хорошей отдачей, нужно немало знаний и умений. Нужны хорошие, грамотные специалисты.

В. БЫСТРОВА.