

ТРЕТИЙ КОНВЕРТЕР

ВРЕМЯ УПЛОТНЯЕТСЯ

3

МАГНИТОГОРСКИЙ МЕТАЛЛ

По данным управления капитального строительства ОАО «ММК», за четыре первых месяца на строительстве третьего конвертера освоено (вместе с закупкой оборудования) 46 млрд. рублей. Майским бюджетом на строительно-монтажные работы на этот объект предусмотрено выделить 4 млрд. рублей. Сроки поджимают — стройке необходимо набирать обороты.

Чтобы не стыдно было глядеть в глаза

Завершения сталевазочных путей с нетерпением ждут и прокатчики, и специалисты «Металлургмеханомонтажа», «Металлургремонта-1», и даже технологи действующего цеха, которым развернувшаяся стройка сковывает действия. Поэтому на оперативном совещании, проведенном генеральным директором ОАО «ММК» на позапрошлой неделе, при обсуждении положения дел на третьем конвертере «Промжилстрой» поставлена задача: в июне закончить все бетонные работы на трассе сталевазочного пути.

А дел здесь у комплексной бригады Ф. П. Талайкова еще невпроворот, хоть и немало ею сделано — это и невооруженным взглядом видно. В провале вырытого котлована уже уложено ровное бетонное основание двух тоннелей и самого сталевазочного пути. Из этого основания выстраиваются в ровные ряды частые арматурные ребра, обозначающие контуры тоннелей. После установки опалубки можно заливать бетон.

Промстройцы прорабского участка Ф. А. Ришаева продолжают вырубку неверно установленных когда-то анкерных болтов, ведут арматурные и бетонные работы. Возведение нулевого цикла корпуса дымососной станции также поручено коллективу «Промстрой». Дела и у него не стоят на месте, но настроение у рабочих прежнее: пятый месяц без заработной платы. Последний раз получили зарплату 21 февраля за прошлый декабрь.

— Мне лично очень неудобно и

больно смотреть в глаза голодным людям, — сокрушается Федор Андреевич Ришаев: — Они выговаривают, что нечем платить за квартиру, за воспитание детей в садиках. А что я могу поделать? И, ей-богу, язык не поворачивается заставлять выполнять задания с опережением.

Не позавидуешь ни прорабу, ни начальнику участка Е. А. Центнеру — они совершенно обезоружены хронической болезнью сегодняшней российской экономики. И получается, что темпы работ на возведении третьего конвертера напрямую связаны с мерами, принимаемыми руководством «Промжилстроя» по социальной защите трудящихся. В частности, достигнута договоренность с сетью продовольственных магазинов, чтобы трудящиеся «Промжилстроя» могли приобретать продукты под заработную плату: покупка по такой же схеме в магазинах «Розторга» не устраивает строителей из-за слишком высоких цен. Будет положительно решен и вопрос о безличном расчете работников «Промжилстроя» за коммунальные услуги. Но все это, конечно, даже не полумеры. Главное — обеспечить зарплату поступлением «живых» денег.

Кудесники за работой

Броневая рубашка «бочки» третьего конвертера представляет из себя 400-тонную машину десяти метров в диаметре и, пожалуй, выше двухэтажного дома. А пока на сборочных стендах кудесники «Прокатмонтажа» до сих пор «колдуют» над контрольной сборкой всех составляющих частей. И верхняя, и донная, и средняя части

конвертера состыкованы, но монтажники вновь и вновь проводят замеры. Тут не то что «семь раз отмерь», наверное, десятки раз прикладывали рулетку во всех направлениях.

Надо повториться: третий конвертер не заказывали специально в Мариуполе, а собирали из запасных частей, предназначавшихся для первых двух конвертеров. Таким образом, ответственность, прокатчиков, выросла безмерно. Они, конечно, мастера высококлассные, но все-таки принято решение заручиться гарантией создателей конвертеров. Со дня на день ожидается заключение ижорских специалистов по окончательной сборке «бочки» в магнитогор-

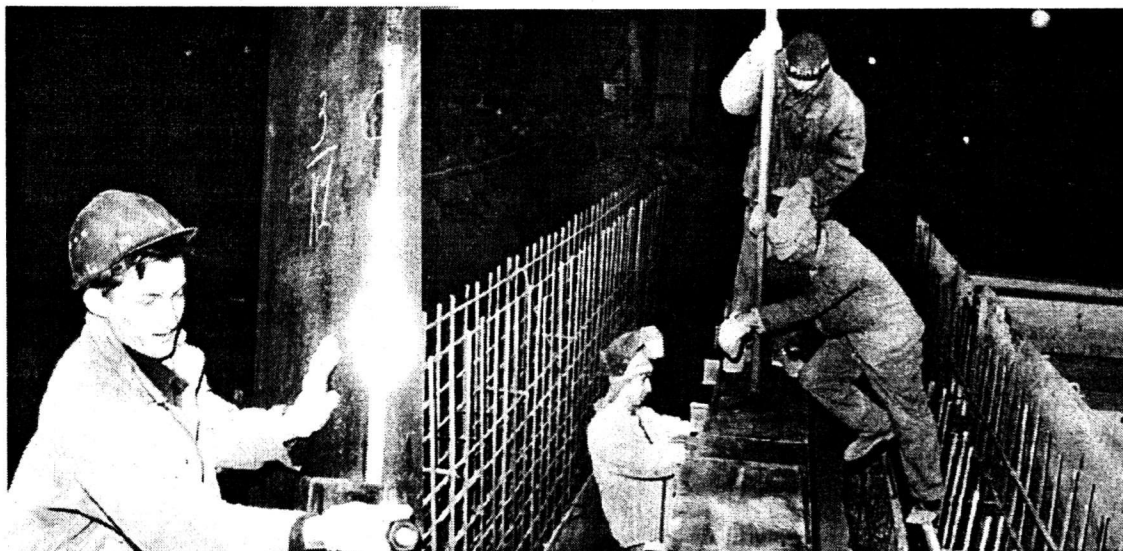
ском ККЦ. Беспокойство вызывает то, что при контрольной сборке средней части конвертера получился довольно большой зазор между сегментами. Достаточно ли прочным будет при таком зазоре сварной шов?

Если будет положительный ответ, уже на текущей неделе начнется ответственнейшая операция — электросварочные работы на сборке стального кожуха конвертера. Круглосуточная непрерывная работа лучших сварщиков «Прокатмонтажа», которые, сменяя друг друга, будут накладывать особой прочности непрерывающийся огненный шов. На пробных образцах классные мастера уже подтверди-

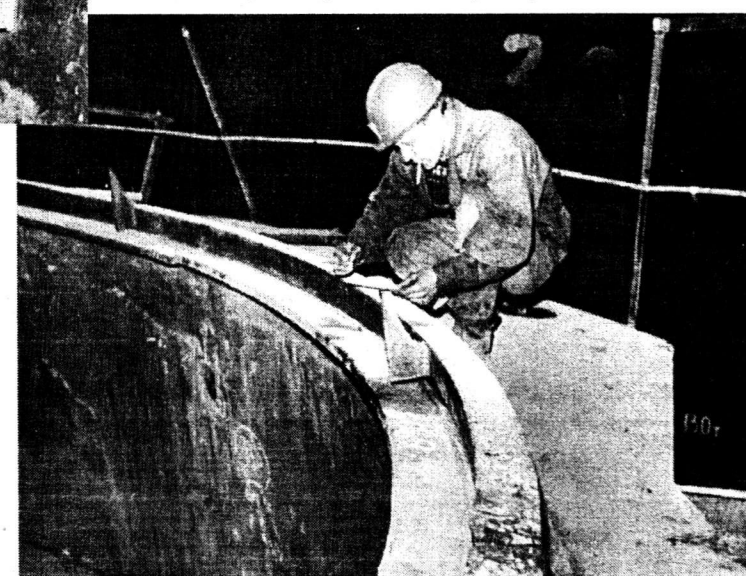
ли свои твердые намерения на главную работу.

Затем почти целиком сваренная «бочка» на специальных монтажных лыжах по рельсам будет подтянута лебедкой к месту своей постоянной «прописки» и поднята на уже готовые мощные фундаменты, где и обретет окончательный вид конвертер и будет подготовлен к долгой горячей работе.

А пока монтажники кудесничают, собирая стальную «рубашку» будущему конвертеру. Создается впечатление, что они исследуют каждый сантиметр броневой машины, согревая ее своими золотыми руками.



На снимках: ведутся арматурные работы на прокладке сталевазочного пути; за работой мастера «Прокатмонтажа».



ГДЕ ФЛАГ СОРЕВНОВАНИЯ?

Пятый месяц ведутся работы на возведении третьего конвертера, но трудовое соперничество между коллективами-участниками строительства до сих пор не организовано. В чем причина такой неразворотливости?

— Трудовики нас убеждают, — говорит заместитель председателя профкома ОАО «ММК» А. В. Томчук, — что на стимулирование победителей соревнования на комбинате нет средств.

— Был же открыт счет экономии средств для строительства третьего конвертера.

— Как такового отдельного счета уже сегодня нет, — объясняет Анатолий Викторович. — Теперь подлежат учету вообще результаты работы подразделений общества по экономии ресурсов. Выделить какие-то средства из общей суммы сэкономленных ресурсов на орга-

низацию соревнования участников строительства третьего конвертера и реконструкцию первой доменной печи, видимо, не представляется возможным.

Сложность организации соревнования в сегодняшних условиях заключается в том, что многие подразделения, участвующие в строительстве, являются либо дочерними предприятиями ОАО «ММК», либо вообще сторонними. А фонда материального поощрения, который был прежде, на комбинате сейчас нет.

Получается тупиковая ситуация. Общеизвестно, что забытое трудовое соревнование необходимо возродить на новой, современной основе, однако, условия для его организации отсутствуют начисто. Но должен же быть какой-то приемлемый выход из искусственно созданного положения. Если строительство третьего конвертера имеет для ОАО «ММК» столь важное значение, то это должно постоянно утверждаться всеми возможными средствами. И организацией трудового соревнования, в первую очередь.

Проверка готовности

Любая стройка начинается с дороги. Наши российские начинаются, как правило, с плохих, ужасно трудных дорог. Потому что на любой объект, с забивки первых кольшек буквально все надо доставлять на колесах. Прекрасно понимая значение для строительного производства автотранспорта и специализированной техники, мы и стараемся содержать их всегда в боевой готовности. Проверкой этой готовности, серьезным для нас экзаменом является ежегодный технический осмотр.

Для нас, автомобилистов техосмотр стал даже не просто очередной важной кампанией, а волнующим событием. И в этот раз в первых числах марта в нашем гараже появился своеобразный календарь, сообщавший, что «до техосмотра осталось 60 дней». И каждый день цифра стремительно убывала, подталкивая водителей к активной и тщательной подготовке.

Все десять лет, сколько существует «Промжилстрой» и в его составе автотранспортное подразделение, наши машины проходили техосмотр отдельно, как техника самостоятельного предприятия. Однако нынчешний оказался самым сложным, прежде всего из-за трудностей с приобретением запасных частей. Да и требования технической комиссии заметно ужесточились в сравнении с предыдущими годами. Мы выдержали серьезное испытание довольно успешно, в основном благодаря ответственному отношению водителей и других специалистов к

важному делу.

Что и говорить, живем мы сейчас трудно. Заработная плата выдается с задержкой, как и всему «Промжилстрою». Ремонтную службу управления пришлось до предела сократить, поэтому водителям самим приходится заниматься и обслуживанием своих машин, и их ремонтом, и подготовкой к техосмотру.

А никаких стимулов кроме доверительного: «Давайте, ребята, надо как следует поработать!» — не было. Конечно, все видели и знали, что мы делаем все возможное, чтобы помочь коллективу подготовиться к техосмотру. Мы и не скрываем, как непросто доставать каждое запасное колесо, каждый агрегат или узел, каждую деталь.

Накануне техосмотра подошла целая обойма праздничных и выходных дней. Так вот, 1 и 2 мая все у нас отдыхало, праздновали Первомай, а третьего и четвертого, в выходные дни, многие водители пришли на базу,

хотя никто к этому никого не принуждал. Работали, наносили, как говорится, последние штрихи перед комиссионным осмотром. С таким коллективом любые горы можно свернуть.

Пятого мая — техосмотр. Накануне прошел дождь, но наши транспортники и механизаторы после работы, тщательно убрали площадку перед гаражом, выскоблили плац для осмотра техники. Вначале комиссия проверка шла без сучка и задоринки.

Потом зарядил дождь, но никто не ушел, даже «болельщики», переживающие за своих коллег-товарищей. Пришлось продолжить техосмотр перенести в гараж, под крышу, где для этого специально освободили место.

8 мая осмотр был закончен. Из 144 единиц нашей автотехники 69 процентов прошли техосмотр с первого раза. Для нас это хороший показатель. Оставшуюся технику придется представить на освидетельствование вторично после устранения выявленных комиссией недостатков.

Большая часть наших водителей из года в год сдают экзамен техосмотра, как говорится, с первого захода. Это наш ветеран П. Ф. Ишменев, это водители А. В. Юдин, Ю. Н.

Пронькин, машинисты автокранов П. С. Гусев, А. Ф. Ермаков и многие другие классные мастера, составляющие костяк нашего коллектива.

Проверка боеготовности нашей техники показала, что у нас на достаточно высокий уровень ее обслуживания. А в наших экономических условиях. Это возможность получать максимальную выгоду. Об этом шел у нас откровенный разговор на собрании, прошедшем 14 мая.

Сегодня мало обеспечивать перевозками и средствами механизации стройки одного только «Промжилстроя», надо искать дополнительных заказчиков, добывать работу на стороне. Но на рынке автотранспортных услуг и средств механизации мы не одни. Жесткую конкуренцию нам составляют другие мощные автотранспортные предприятия, и можно выиграть, только предлагая заказчикам лучшие услуги и по ценам, и по качеству. Но — не в ущерб «Промжилстрою». Тот самый пресловутый тонно-километр должен нам обходиться как можно дешевле. Иначе нам не выжить.

С. АНДРОНОВ,
директор управления механизации и автотранспорта «Промжилстроя».