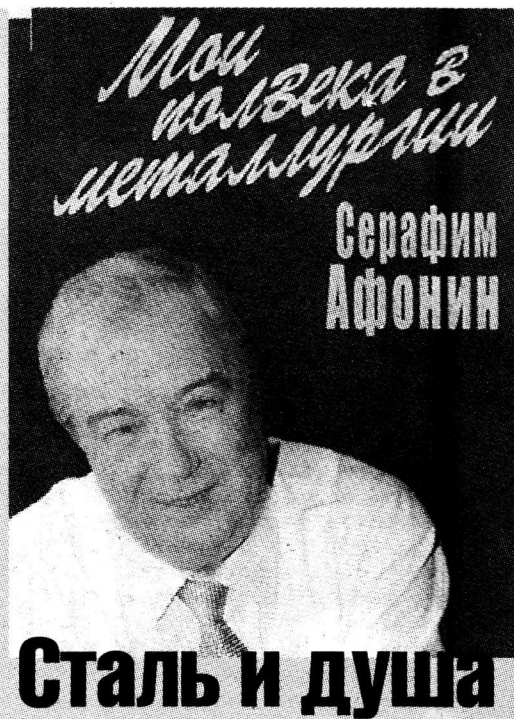




Сталь и душа

В издательстве «Голос-Пресс» вышла книга Серафима Афонина «Мои полвека в металлургии».

50 лет Серафим Захарович отдал горячему цеху индустрии: начал подручным сталевара, затем — главным сталеплавильщиком Новолипецкого металлургического комбината, главным сталеплавильщиком Министерства черной металлургии СССР, в 1992–1996 годах — руководителем отрасли, в настоящее время — президент Союза экспортеров металлопродукции России.

По своему названию книга «Мои полвека в металлургии» тяготеет к автобиографической. Тем не менее, отнести ее к этому жанру можно лишь со значительными оговорками. Разговор о судьбе автора: его военном и послевоенном детстве, учебе, флотской службе, работе на предприятиях, в штабах российской и союзной металлургии ведется на фоне истории развития стальной отрасли. 50 лет назад, когда Серафим Афонин впервые шагнул за заводскую проходную, мир выплавлял 200 миллионов тонн. СССР уверенно набирал темпы: на его долю приходилась каждая четвертая тонна выплавляемой в мире стали. Вскоре Советский Союз вышел по этому показателю на первое место в мире.

Гайдаровская реформа привела экономику России к параличу. Госкомстат уныло констатировал: в 1993 году Россия выплавляла всего 48 миллионов тонн стали — металлургия была отброшена на 40 лет назад.

В прошлом году мировая металлургия преодолела рубеж в миллиард тонн стали. Россия сегодня производит 67 миллионов. Китай — 270 миллионов. Но и при нынешних достаточно скромных объемах производства нашим металлургам приходится бороться за место под солнцем. Серафим Афонин рассказывает о торговой войне, навязанной Западом отечественным производителям металла.

Автор адресует свою книгу молодежи: «Новому поколению металлургов будет интересно узнать, как рождались технологии и агрегаты, на которых они сегодня работают». Он показывает юношам, вступающим в жизнь, что такое труд металлурга, какими человеческими качествами должен обладать человек, решивший посвятить себя этой профессии. И вполне органично звучит обращение, которым Серафим Афонин заканчивает книгу: «Если вы чувствуете в себе силу, смелость, любите труд, вам нравится вид кипящего металла и у вас есть чувство локтя, если голова, что называется, на плечах и вы хотите встать в авангард железного века, определяющего ход развития нашей промышленной цивилизации, — профессия металлурга будет вашей судьбой».

На днях Серафиму Афонину исполнилось 70 лет. От имени многотысячного коллектива металлургов Магнитки с юбилеем его поздравил председатель совета директоров ОАО «ММК» Виктор Рашников.

«Ваше участие в разработке стратегии развития российской металлургии в немалой степени обеспечили продвижение отечественной металлургии на передовые рубежи мирового производства металла, — говорится в поздравлении. — Почетные звания и высокие государственные награды, которых Вы удостоены, — яркое тому подтверждение».

Весом Ваш вклад и в развитие ММК. Благодаря Вашей поддержке решались многие вопросы организации производства в конвертерном цехе и на стане «2000» нашего комбината.

В настоящее время Вы возглавляете Союз экспортеров металлопродукции России. Его работа способствует координации деятельности российских экспортеров на мировом рынке и оказывает помощь и поддержку предприятиям отрасли по защите их интересов в органах федеральной власти и международных организациях».

Комбинат загрузит — дорога вывезет

Завтра наша страна отметит День железнодорожника

НА ПРИВокЗАЛЬНОЙ ПЛОЩАДИ Магнитогорска приезжих встречает памятник металлургу. Иного монумента в нашем городе и не могло быть. На другой стороне площади, ближе к станционным путям, закончил свой бег первый паровоз, открывший в 1929 году железнодорожное сообщение на Магнитку. Неподалеку, ближе к Уралу, есть памятник «Палатка первых строителей Магнитогорска», посвященный строителям индустриального центра. С этого начинался Магнитогорск. На металлургах, строителях и железнодорожниках и сегодня держится город. Может, потому среди всех профессиональных праздников, выделяя День металлурга как главный, в Магнитке с немалым уважением относятся к железнодорожникам и строителям. Они сегодня живут едиными целями и задачами.

— Существование одного без другого просто немыслимо, — считает директор горно-обогатительного производства Анатолий Гамей. — Особенно это стало важно в самое жаркое летнее время, когда комбинат с помощью железнодорожников прорвал «сырьевую» блокаду и удержал необходимый производственный режим.

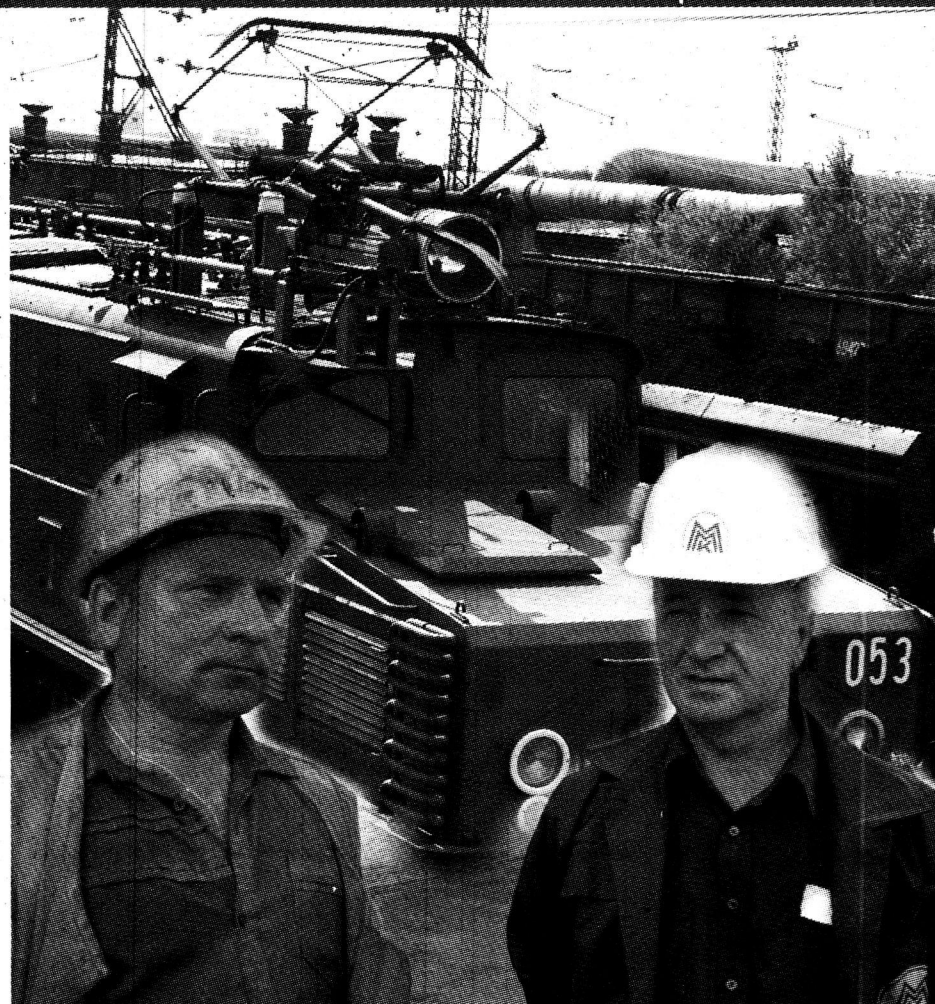
Горно-обогатительное производство — тот самый передний край комбината, который принимает все поступающее сырье и который работает с железнодорожниками в едином ритме. Когда из-за амбиций прежних партнеров оборвалось налаженное сырьевое обеспечение, комбинат быстро нашел около пятнадцати новых поставщиков, многие из которых расположены за тысячи километров, — от Украины до Кольского полуострова. Все сырье надо было как можно скорее доставить в Магнитку, да еще в резко возросших объемах. Достаточно сказать, что с мая по июль поставки одного только украинского сырья возросли в 10 раз. Весь грузопоток перед его передачей горно-обогатительному производству концентрировала Южно-Уральская железная дорога, которая должна была обеспечить все заявки металлургов. Именно ее комбинат до предела загрузил своими поставками.

— Мы уже давно перекрыли наши проектные мощности и в сутки перерабатываем 52–55 тысяч тонн сырья, — говорит начальник цеха подготовки аглошихты Анатолий Ледовский. — Железная дорога уже вышла на ежесуточную поставку 70 тысяч тонн сырья, но такой грузопоток мы перерабатывать не в состоянии, и на Южно-Уральской магистрали маршруты начинают «зависать». На подходах к Магнитке грузовые составы стали останавливаться в ожидании своей очереди.

Конечно, железнодорожников такая ситуация не радует. Для них любая остановка в пути нарушает график движения и приводит к убыткам, но дорога терпит. На резко возросший грузопоток не были рассчитаны не только перерабатывающие мощности комбината, но и железнодорожные станции как Российских железных дорог, так и подведомственные комбинату. В их числе — станция Рудная, которая принимает все горнорудное сырье со станции Куйбас Южно-Уральской железной дороги.

Вся она — а на ней около 30 путей — до предела наполнена составами. Они в постоянном движении. Диспетчеры используют все возможности, чтобы без простоя отправить сырье на подготовку и на освобожденный путь сразу принять следующий состав. Лучшее из этого получается у Татьяны Богомоловой. И хотя сама станция постоянно увеличивает количество путей, сегодня она работает на пределе.

— Пока все грузы со станции Куйбас мы вывозим тепловозами, — сообщает заместитель начальника железнодорожного района Ислам Абаев. — Сейчас спешно электрифицируем этот участок и к ноябрю пере-



Начальник цеха подготовки аглошихты Анатолий Ледовский (слева), машинист экскаватора Николай Карпинский.

Горно-обогатительное производство — тот самый передний край комбината, который принимает все поступающее сырье и который работает с железнодорожниками в едином ритме

ведем его на электротягу. Это даст нам возможность без предварительных остановок доставлять все сырье на территорию комбината. Этим мы ликвидируем еще одно слабое звено.

Увеличением грузопотока железнодорожники занимаются плотно. Начальник Южно-Уральской дороги Анатолий Левченко часто бывает в Магнитогорске и воспринимает комбинат как основного партнера. Соответственно этому и развивается основная станция этого направления Магнитогорск—Грузовой. В ближайшее время начнется модернизация поста электрической централизации, реконструкция сортировочной горки, строительство новых путей примыкания к комбинату. А металлурги надеются на постепенное обновление подвижного состава: ЮУЖД располагает старым парком вагонов, их износ достигает 70 процентов. При их опрокидывании — так на комбинате разгружают вагоны — от них отваливаются двери и другие детали. На восстановление уходит время, растут дополнительные затраты. А как раз со временем на переработке грузов особенно напряженно. Если в начале года в цехе подготовки в сутки обрабатывали в среднем 600 вагонов, то в июле их количество возросло до 800.

Говоря о работе железнодорожников ЮУЖД, нельзя умолчать и о транспортных комбинатах, которые располагают собственным парком локомотивов, вагонным хозяйством, многокилометровыми путями, электрической централизацией и почти полностью обеспечивают транспортировку всех грузов между цехами на промплощадке. Раньше весь транспорт был распределен по цеховому принципу и только около года работает как единое подразделение,

что заметно повысило его эффективность. Объединяя все передель комбината, его транспорт тоже выдержал повышенные нагрузки.

Каков итог совместной работы? Сейчас на комбинате создан месячный запас железорудного сырья. С запасом в один миллион тонн концентрата комбинат планирует войти в зиму, когда переработка грузов сезонно замедлится. Дело в том, что значительное количество поступающего на комбинат сырья содержит много — до 12 процентов — влаги, и за несколько зимних дней пути весь груз превращается в монолит. На разогрев часто уходит до трех суток, а одновременно можно «оттаивать» только 210 вагонов. Но сырьевые запасы комбинату необходимы и по другой причине. При возможных проблемах с поставками необходимо время для заключения соглашений с новыми партнерами. А как складывается ситуация с прежними?

Этот вопрос волнует многих не только в силу бывшей отлаженной работы. Сырье Соколовско-Сарбайского горно-обогатительного комбината, которое соответствовало требованиям Магнитогорского комбината, позволило довести металлургическое производство до высокой степени качества. С новыми поставщиками пришлось «на ходу» менять технологию подготовки сырья, чтобы не снизить качество металла. Это было, пожалуй, самым сложным на комбинате в последние месяцы. Но и с этой задачей металлурги тоже справились. А когда в перспективе проявились очертания новой сырьевой базы с привлечением активов комбината, прежние партнеры призадумались. Расчет на китайских потребителей из-за большого расстояния и нестабильного спроса перестал себя оправдывать. Реализация рудного концентрата стала резко сокращаться, и в Магнитку с новыми, уже более скромными запросами поехали прежние партнеры. Переговоры о возобновлении поставок сырья идут, но уже по ценам, устраивающим Магнитку. Не исключено, что первые партии казахстанского концентрата комбинат получит уже в августе. Но о создании собственного резерва металлурги не забывают.

Виктор СТРУКОВ.