

МАГНИТОГОРСКИЙ Металл

Газета открытого акционерного общества «Магнитогорский металлургический комбинат»

№ 148-149
(10375-10376)

31 июля
1999 года

СУББОТА

Цена договорная
Газета выходит с 5 мая 1935 года

**ММК -
БАШКОРТОСТАН**

СОТРУДНИЧЕСТВО НАБИРАЕТ ТЕМПЫ

Руководители соседнего с нами Башкортостана, недавно по примеру подавляющего большинства субъектов Федерации принявшие решение запретить вывоз продуктов питания за пределы Республики, сделали только одно исключение — для Магнитогорского металлургического комбината.

Таков один из итогов состоявшегося недавно рабочего совещания по вопросам взаимодействия между Башкортостаном и ОАО «ММК».

В совещании со стороны Республики Башкортостан принимали участие президент М. Г. Рахимов, премьер-министр Р. И. Байдаев и заместитель премьера - министр строительства М. Н. Усманов, а со стороны ММК — генеральный директор В. Ф. Рашников, первый заместитель генерального директора А. А. Морозов, директор по персоналу и социальным программам А. Л. Машурев, заместитель начальника управления финансовыми ресурсами Р. Ю. Панов и директор ЗАО ПКФ «Южуралавтобан» А. И. Гушин. В центре внимания были такие вопросы как: использование земель детскими оздоровительными центрами ММК в Абзелиловском районе, взаимодействие комбината с системой санаториев Башкортостана, подготовка совместной комплексной программы целевого использования территории, прилегающей к Горнолыжному центру (Белорецкий район), строительство и реконструкция автомобильных дорог — в частности, строительство автодороги Белорецк - Магнитогорск и дорог в прилегающих к Магнитогорску районах (их строительство будет вести ЗАО ПКФ «Южуралавтобан»), взаимодействие в поставках на ММК основных продуктов питания из прилегающих к Магнитогорску районов Башкирии.

Генеральный директор комбината В. Рашников обсудил с президентом Башкортостана М. Рахимовым ряд перспективных вопросов, в числе которых, в частности, совместная работа по поставкам металлопродукции и взаимодействие ММК с нефтеперерабатывающим комплексом Башкирии. Стороны также подписали протокол о выполнении договоренностей, достигнутых на предыдущей встрече в мае 1999 года.

В. РЫБАЧЕНКО.

Уважаемые работники стальных магистралей и ветераны железнодорожного транспорта! Сердечно поздравляем вас с профессиональным праздником!

Железная дорога является не только главной магистралью нашего города, но и важным звеном в организации производства. Именно труженики стальных дорог помогают обеспечивать стабильную работу всех городских промышленных предприятий. В условиях экономических реформ железнодорожники Магнитки успешно справляются с возложенными на них задачами благодаря своему профессиональному опыту и трудолюбию. Надеемся, что и в дальнейшем вы будете так же инициативно решать все проблемы, добиваясь стабильности в работе.

Искренне желаем всем, кто трудится сегодня, тем, кто находится на заслуженном отдыхе, доброго здоровья, оптимизма и удачи во всем! Счастья и благополучия вам и вашим семьям!

В. РАШНИКОВ, генеральный директор ОАО «ММК».
В. ЕГОРОВ, председатель Совета директоров ОАО «ММК».
В. БЛИЗНЮК, председатель профкома ОАО «ММК».

ЗАВТРА — ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА



— Везде, где есть рельсы на комбинате, там и работал. Чему удивляться: в следующем году 35 лет стукнет, как я с тепловозом не расставался, — улыбается машинист Владимир Борисович Михайлов.

Короче, кадровый железнодорожник-металлург. В его трудовой книжке одна запись о приеме на работу после службы в армии. И специальности он учился в школе мастеров при ЖДТ. Надо полагать, завтра поздравят его сын, дочь и жена с праздником. Пусть будут уют и тепло в его доме. Пусть у его друзей по работе все складывается к лучшему...

Фото В. МАКАРЕНКО.

ПО ТРАДИЦИИ: УСПЕХ К ПРАЗДНИКУ

— Наш коллектив хорошо встречает свой профессиональный праздник, — сказал мне заместитель начальника цеха пути ЖДТ комбината В. А. Кисель.

Железнодорожники знают, как ответствен и нелегко труд путейцев. От них в сильной мере зависит работа по всему технологическому потоку комбината. И они заботятся о состоянии путевого хозяйства. Сейчас, к примеру, продолжают усиление верхнего строения пути за счет укладки рельсов тяжелого типа на железобетонные шпалы. А с начала года таким образом отремонтированы особо важные путевые артерии РИС-Рудная, РИС-Ежовка, Доменная-Ежовка.

10 дней назад закончен капитальный ремонт перегона между станциями «Гранитная»-«Маг-

нитогорск-ЮУЖД-Грузовой». Короче, семимесячное задание выполнено, хотя справиться с ним было не очень просто: тормозила дело несвоевременная поставка шпал. Поэтому порой приходилось работать на пределе своих возможностей.

Что способствовало успеху? Умелое руководство начальников участков, добросовестность и безотказность коллективов бригад Д. Гредякина, З. Бикбова, В. Грибачева, звеноборочного участка В. Таранина... Названы еще более десятка лучших бригадиров, механизаторов, монтеров путей. Не сомневаюсь, по традиции их поздравят с завтрашним праздником.

С. МАЛЫШ,
ветеран труда ММК.

РАСТЕТ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК

Коллектив железнодорожного цеха горно-обогатительного производства к своему профессиональному празднику подошел с неплохими результатами. Председатель цехового комитета профсоюза железнодорожного транспорта ГОПа Адольф Александрович Фролов сообщил: достигнут значительный прирост в перевозках.

Если за прошлое полугодие было перевезено 4 млн 588 тыс. тонн грузов, то в этом — 5 млн 582 тыс. тонн. Теперь можно с уверенностью сказать: если темпы перевозок останутся такими же, то коллектив выходит по объему перевозок на рубеж 1989 года, самого производительного для комбината.

Сегодня помимо своей и привозной руды приходится транспортировать большое количество строительного щебня для автодорог, в основном, автобана, граншлака, металлургической части доменного шлака... Поэтому, несмотря на значительное падение производства за последние годы, коллектив железнодорожного транспорта ГОПа «держится на плаву», сохранил костяк коллектива и справляется с заданиями.

Острой и постоянной проблемой цеха стал устаревший локомотивный парк. Еще работают локомотивы, которые поступили на рудник в тридцатых годах, маневровые локомотивы Новочеркасского локомотивного завода, который давно их не выпускает, работают тепловозы ТГМ-6, поступившие аж в 1972-м году... Отсюда главная сложность: снабжение запасными частями. Приходится самим изготавливать необходимые детали, самим ремонтировать...

В коллективе опираются на костяк специалистов среднего возраста. Но приходят и молодые помощники машинистов со свидетельствами на право управления локомотивом, и через год-полтора после сдачи экзаменов они сами становятся машинистами локомотивов. Помимо службы движения действует и служба пути, в задачу которой входит содержание железнодорожного пути в карьере и на предприятии открытых горных разработок. Здесь есть участки, на которых на пути в один километр, состав поднимается на высоту 18, 23 и 36 метров, и от железнодорожников требуется исключительное мастерство. Одному локомотиву работать тут не под силу — нужен «толкатель». А это — дополнительные затраты электроэнергии, механизмов и, естественно, перенапряжение людей. Поэтому численность локомотивных бригад чаще всего не соответствует сменным заданиям, которые в отличие от парка неуклонно растут.

Справляться с производственными задачами сегодня помогает опыт железнодорожников. В службе эксплуатации первой сменной руководит поездной диспетчер Наталья Викторовна Трубинова, а машинистом-инструктором — Владимир Иванович Петрашов. Благодаря их опыту и взаимопониманию сменные задания выполняются всегда. Второй сменой руководят Надежда Ивановна Галимова и Владимир Александрович Скориков — молодой и энергичный машинист-инструктор, хорошо знающий свое дело. Третью смену возглавляют прекрасные специалисты — Нина Сергеевна Зайцева и Иеремей Николаевич Варган, в четвертой — Райха Ибрагимова и Геннадий Федорович Ноздрин. Некоторые работают семьями, что помогает трудиться лучше.

Слаженно работают службы ремонта подвижного состава и вагонного парка. На участке ремонта локомотивов хорошо знают слесаря-электрика Хадысю Хайрулловичу Козлову, которая пришла сюда в 1965-м году и в совершенстве освоила специальность. Корифеем своего дела можно назвать мастера по ремонту вагонов Бориса Семеновича Гусева. 26 июля исполнилось 45 лет, как он пришел на комбинат. 6 июля исполнилось 33 года, как пришел на железнодорожный транспорт ГОПа Фаиз Нургазиевич Темиргалиев — слесарь по осмотру и ремонтам подвижного состава на пункте технического осмотра. Сафин Динар Назирович, слесарь-электрик по ремонту электрооборудования, молод, только что закончил институт и находится в резерве на должность мастера по ремонту подвижного состава...

Дружным и сплоченным коллективом подходят к своему профессиональному празднику железнодорожники ГОПа. Неклонно растет объем перевозок, омолаживается коллектив. Это значит, что впереди — хорошие перспективы.

А. ПАВЛОВ.