

▲ СОВЕРШУЮТСЯ СКВОЗНЫЕ БРИГАДЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ИГРА В ОДНИ ВОРОТА

Девять дней осталось до Дня металлурга — праздника, за досгойную встречу которого соревнуются и железнодорожники комбината. Соревнование это обострилось в июне, венчавшем первую половину года. И к концу месяца многие коллективы транспортных комбината подошли с высокими показателями. Лишь одна сквозная бригада — первая — ухудшила результаты, достигнутые в первой половине июня, и к концу месяца пришла с невыполнением плана отгрузки продукции. Правда, у этого коллектива в активе небольшая экономия времени на обработке вагонов прямого парка — в среднем по 0,74 часа на вагон — и неплохое высвобождение вагонов для дополнительных перевозок — 303. Но если сравнивать эти показатели с теми, которых добились остальные участники соревнования — первая бригада займет последнее место в списке.

Бесспорным лидером стал в июне коллектив четвертой бригады, руководимый сменным помощником начальника управления Ю. П. Бобыревым. Занимая хорошие позиции по итогам первой половины месяца, транспортники четвертой бригады до конца июня еще больше упорчили свое положение. План отгрузки они выполнили на 101,3 процента, сэкономили на обработке каждого вагона прямого парка по 1,98 часа. Для дополнительных грузоперевозок удалось высвободить 848 вагонов. Поэтому при подведении итогов соревнования сквозных бригад за июнь не было споров, кому отдать первенство.

До конца месяца так и не удалось обойти соперника коллективу второй бригады, который возглавляет сменный помощник начальника управления ЖДТ Б. А. Нелюбин. Вторая бригада перевыполнила план отгрузки на 1,2 процента, сэкономила на обработке каждого вагона парка МПС по 1,58 часа и высвободила 655 вагонов для дополнительных перевозок народнохозяйственных грузов. Третье место заняла третья бригада, возглавляемая сменным помощником начальника управления А. И. Катышевым. Несмотря на то, что коллектив сэкономил по 1,27 часа на обработке каждого вагона прямого парка

и высвободил благодаря этому 528 вагонов, ему не удалось выполнить план отгрузки продукции. По этому важнейшему показателю транспортники третьей бригады уступили даже своим товарищам из первой бригады.

Закончилась первая декада июля. Подводя ее итоги, нужно говорить не о победителях — их нет, а лишь о том, кто из участников соревнования меньше отстает от плана отгрузки готовой продукции. За первые шесть дней все четыре сквозные бригады работали с перепростоями вагонов, следствием чего стало невыполнение обязательств и плана по их высвобождению. Но и на этом фоне более благополучно выглядят результаты работы коллектива во главе с Ю. П. Бобыревым. У него самый низкий перепростой вагонов прямого парка и меньшее, чем у остальных участников соревнования, отставание от плана.

К концу первой декады в управлении ЖДТ комбината сложилось положение, которого давно уже не было. Почему это произошло? Значительно — на 20 процентов — возрос поток поступающего на комбинат лома. Копровники обоих цехов не справляются с переработкой этого сырья. Грузовые вагоны простаивают многие часы, а то и сутки.

Сталеплавильщики продолжают порочную практику использования вагонов прямого парка в качестве складов на колесах. В мартеновские цехи поступают десятки вагонов с магнетитовыми порошками. И долгими днями ждут, пока их опорожняют. О том, что разгружать крытые вагоны нелегко, уже говорилось в прошлый раз, когда речь шла о соревновании железнодорожников («Магнитогорский металл», 24 июня). И о том, что надо решать проблему разгрузки крытых вагонов — тоже говорилось. Понятно, что решится эта проблема не вдруг. А пока суд да дело, нужно бросить увесистый камень в огород снабженцев комбината. От них зависит, в какой мере поступают на комбинат материалы.

В свое время считалось, что случится, в том числе магнетитовые порошки, нельзя возить в полувагонах — вдруг, мол, дождь или снег. Практика показала:

нет, возить порошки можно и в полувагонах. Руководители управления материально-технического снабжения вполне могут договориться с поставщиками — и вся проблема. Не договариваются, потому что им лично все равно, в чем, главное — чтобы материалы на комбинат шли.

Наконец, третья важная причина сегодняшнего кризиса на заводском транспорте — непробиваемость руководителей коксохимического производства. В нашей газете не один раз говорилось: по вине коксохимиков железнодорожники постоянно в цейтноте, постоянно конфликтуют с коллегами из МПС. На коксохиме стало дурной традицией превращать цистерны и вагоны в хранилища брака. Сейчас можно найти не одну цистерну с бракованной смолой, бензолом, вагоны с нафталином, на который не нашлось покупателя. Бывают отдельные дни, когда на КХП скапливается до ста вагонов прямого парка в ожидании разгрузки. При этом не составим, а поштучно: здесь один, там другой... При этом Л. Е. Шелякин и другие руководители коксохимического производства гордятся экономией времени на обработке вагонов парка МПС. Как же так? А дело в том, что коксохимики действительно экономят время на разгрузке эшелонов с углем. Поступает их на производство не один десяток, а процесс разгрузки угля куда как прост. Отсюда — опережение графика. Да такое, что при «подбитии бабок» в целом по КХП получается неплохая экономия времени на обработке вагонов.

Пожалуй, пора серьезно поговорить с руководителями коксохимического производства. И в этом разговоре вспомнить приказ директора комбината (№ 237 от 29 апреля 1977 года). Называется он так: «Положение о внутриводских железнодорожных перевозках» и носит характер своего рода устава. В нем четко определены взаимоотношения между цехами и транспортниками. Что касается последних — они строго придерживаются этого устава. А вот иным руководителям подразделений комбината закон, как говорится, не писан. Почему?

Ю. СКУРИДИН.



На снимке нашего общественного корреспондента В. Васильева вы видите мастера доменной печи № 9 Владимира Федоровича Дюкина. Около 20 лет работает Дюкин в цехе. За ударный труд он награжден орденом Трудовой Славы III степени, медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина». Владимир Федорович пользуется большим авторитетом в коллективе.

НОВАТОРСКАЯ ГЕОГРАФИЯ

Внедрение специальной кассеты для сортировки листов трансформаторной стали, разработанной бригадиром И. П. Кожениновым и старшим мастером второго листопрокатного цеха В. Г. Феоктистовым, экономит 45,7 тонны ценного металла. Экономический эффект — 7777 рублей.

874 тысячи киловатт-часов электроэнергии экономит изменение схемы работы асинхронного электродвигателя с соединением обмоток в «звезду». Авторы предложения — бригадир электриков Е. Я. Тайхреб и старший мастер третьего листопрокатного цеха И. М. Шульман. Экономический эффект от внедрения их предложения составляет 6662 рубля.

НА ПРАВОМ ФЛАНГЕ ПЯТИЛЕТКИ

ТЕНДЕНЦИЯ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ ЧЕРНЫМИ МЕТАЛЛАМИ

Быстрый рост производства стали сопровождается ускоренным развитием мировой торговли металлопродукцией. В 1950 году экспортировалось 13 процентов выплавленной стали, в конце 70-х годов экспорт возрос до 30 процентов общего производства, т. е. с 15 млн. тонн в 1950 году до 112 млн. тонн в 1978 году.

С развитием черной металлургии в мире меняется доля отдельных стран в объеме экспорта: в 1960 году 90 процентов всего экспорта приходилось на европейские страны и США. В настоящее время крупнейшим экспортером в капиталистическом мире является Япония, а США стали крупнейшими импортерами черных металлов. С развитием национальной металлургии снижается доля развивающихся стран в импорте металлопродукции. В настоящее время на мировом рынке стали конкурируют три основные силы: США в качестве основного импортера, а также страны ЕЭС и Япония в качестве основных экспортеров.

Интересы этих стран резко противостоят друг другу, что ведет к обострению конкуренции на миро-

вом рынке. Так, за период 1960—1977 годов экспорт стали из Японии вырос с 3 до 39 млн. тонн, из стран ЕЭС — с 23 млн. тонн до 49 млн. тонн. За этот же период импорт США увеличился с 2,7 млн. тонн до 17,2 млн. тонн (в 1978 году — 19,2 млн. тонн). Рост импорта в США показал, что американская черная металлургия уступает в конкурентной борьбе японским и западно-европейским фирмам на внутреннем рынке США. Японская и европейская черная металлургия имеет преимущество перед металлургическими фирмами США в области издержек производства, в первую очередь за счет более низких затрат на рабочую силу, а также за счет значительной финансовой поддержки со стороны государства.

Динамика мировых цен на продукцию черной металлургии отражает общее состояние капиталистической экономики. Динамика цен за длительный период в значительной мере определяется изменением издержек производства.

Обзор подготовлен инженерами-кураторами ОНТИ комбината.

Заслуживает внимания работа металлургов по сокращению простоев вагонов под пружовыми операциями и обеспечению их сохранности. Коллективы железнодорожных цехов Магнитогорского комбината и калибровочного завода, Челябинских трубопрокатного и металлургического заводов, определив свои возможности по сокращению простоев вагонов, приняли на десятую пятилетку социалистические обязательства сократить простои вагонов МПС по сравнению с нормой в среднем на 12 минут. И за счет этого ежегодно высвободить 20 тысяч вагонов. Опыт этих передовых коллективов нашел отражение в постановлении ЦК КПСС «Об организаторской работе Челябинского обкома КПСС по сокращению простоев вагонов под грузовыми операциями и обеспечению их сохранности на промышленных и железнодорожных предприятиях области».

Подводя итог, можно сказать, что только в 1979 г. за счет снижения норм простоя металлургами области высвобождено для перевозки народнохозяйственных грузов более 65 тыс. вагонов. Как признание заслуг южно-

уральских металлургов явилось проведение на наших предприятиях Всесоюзных школ передового опыта. Такие школы проводятся на базе комбината «Магнит», Челябинского электролитного цинкового завода, Магнитогорского металлургического комбината, Челябинского трубопрокатного завода.

Широкое распространение получили и внутриобластные школы передового опыта. Достаточно сказать, что в 1979 году в них были обучены прогрессивным приемам труда 12764 металлурга, а экономический эффект от такой учебы оценивается более, чем в 2 млн. рублей.

Примечательным событием в жизни металлургов области в истекшем году явилась инициатива коллектива Магнитогорского металлургического комбината по ежедневной оценке качества труда каждого рабочего и инженерно-технического работника. Опыт магнитогорцев сегодня внедряется на челябинских металлургическом, электролитном цинковом и электродном заводах, на магнитогорских заводах метизно-металлургическом и горного оборудования, на ряде других пред-

приятий, принося значительный экономический эффект.

На предприятиях отрасли принимаются меры по повышению уровня работы НТО, ВОИР, ПДПС и других творческих объединений трудящихся. Только в 1979 году ими обсуждено и принято 5193 предложения по совершенствованию производства, из которых 3406 реализовано с экономическим эффектом 1725,3 тыс. рублей. Широко практикуется в области проведение общественных смотров. Например, в ходе смотра по выполнению планов научно-исследовательских работ и внедрения достижений науки и техники за 4 года этой пятилетки металлургами подано 30 тыс. предложений, из них внедрено около 27 тысяч, экономический эффект от внедрения составил более 120 млн. рублей.

10-я пятилетка является ярким свидетельством дальнейшего усиления заботы государства о труде, быте и здоровье металлургов. Для них, в частности, за один только 1979 год введены в действие 4 санатория-профилактория на 560 мест, хирургический корпус на 300 коек и отделение

реабилитации на 60 коек на Челябинском металлургическом заводе, грязелечебница при медсанчасти Златоустовского металлургического завода, поликлиника на 750 посещений при Бакальском рудоуправлении и другие учреждения, сданы в эксплуатацию 147 тыс. квадратных метров жилой площади при плане 143 тыс., построено 9 детских дошкольных учреждений.

Достигнутые за годы десятой пятилетки металлургами области успехи несомненны. Свой праздник они встречают десятками тысяч тонн сверхплановой стали, проката, труб и другой продукции, высокими технико-экономическими показателями. Но за всем этим нельзя видеть и серьезных недостатков в работе отдельных коллективов. Взять, например, такое крупнейшее предприятие, как Челябинский металлургический завод. В четвертом году пятилетки он задолжал заказчикам 271 тыс. тонн чугуна, 71 тыс. тонн стали, 66,3 тыс. тонн готового проката. На 111 тыс. тонн недовыполнен план производства кокса. И нынче с начала года заводом не выполняется план по производству

проката. Не все в порядке с выполнением государственных заданий и на Златоустовском металлургическом заводе.

Ясно, что это снижает уровень работы отрасли и требует от каждого коллектива, каждого рабочего более критического отношения к результатам своего труда, изыскания и использования всех резервов повышения эффективности и качества производства.

Передовые коллективы металлургических предприятий выступили с инициативой продлить ленинскую юбилейную трудовую вахту до конца года. Широкая поддержка этого почина является залогом того, что металлурги Южного Урала и дальше будут множить свой вклад в досрочное завершение планов 10-й пятилетки, в достойную встречу XXVI съезда нашей родной партии.

Ф. РОЖКОВ,
председатель Челябинского обкома профсоюза рабочих металлургической промышленности.
«Политический информатор» № 12, 1980 г.