

# МАГНИТОГОРСКИЙ МЕТАЛЛ



Газета акционерного общества «Магнитогорский металлургический комбинат»

СУББОТА  
3 августа  
1996 года  
№ 147—148  
(9324—9325)

Цена договорная  
Газета выходит  
с 5 мая 1935 года



## Завтра — День железнодорожника

### С праздником!

Дорогие железнодорожники!  
Поздравляем вас с профессиональным праздником.  
Желаем вам и вашим семьям здоровья, оптимизма,  
семейного благополучия, успехов в труде.

Прбфком АО ММК.

электромонтер В. И. Ермаков и многие другие опытные работники со стажем. Это люди, на которых можно положиться.

Коллектив наш уменьшился, сегодня в нем насчитывается 2893 человека, а к концу августа будет 2818 человек. Как и все другие подразделения предприятия, мы идем по пути сокращения численности персонала. Но убираем лишь тех, кто сегодня, мягко говоря, не хочет работать — то есть у нас идет как бы естественное сокращение.

В этом году мы выполнили большую техническую программу, направленную на стабилизацию работы железнодорожного транспорта. Выводим из строя устаревшее и ненужное оборудование, разбираем железнодорожные пути в тех цехах, которые сегодня не работают, выводим вагоны, которые уже пережили все сроки амортизации и устарели морально и физически, ряд локомотивов. Все это связано с уменьшением грузоперевозок, с уменьшением производства.

Мы хорошо поработали в 1996 году в плане подготовки молодого поколения железнодорожников. Нам удалось принять 17 молодых специалистов с высшим образованием и более 40 выпускников ПТУ — на замену тех трудящихся, которые

закрепления кадров на предприятии. Молодые специалисты-одиночки уходят с комбината чаще, у семейных пар возникают более прочные связи с предприятием.

Средний возраст трудящихся ЖДТ 41 год. Это означает, что у нас работает много немолодых уже людей. Поэтому мы сегодня так много внимания уделяем подготовке молодых кадров. И ежегодно мы готовим три группы в 63 ПТУ: машинистов локомотивов, работников цеха эксплуатации, диспетчеров и сигнальщиков, эсцэбистов. Выпускников ПТУ обеспечить работой довольно трудно, и штатное расписание нас ограничивает, и

том привычном порядке, который у нас нарабатан за семь десятилетий существования комбината, и работоспособность железнодорожного транспорта сегодня нормальная.

Сейчас требования рабочих возросли. И это естественный процесс: с ростом образования растут и требования. Люди уже не хотят просто так выполнять команды руководителей, они теперь требуют того, что положено и по закону о труде, и по своему профессиональному мастерству. Эти требования мы не принимаем в штыки, а стараемся работать на взаимодоверии, на взаимопонимании. Ведь важно, чтобы рабочие понимали



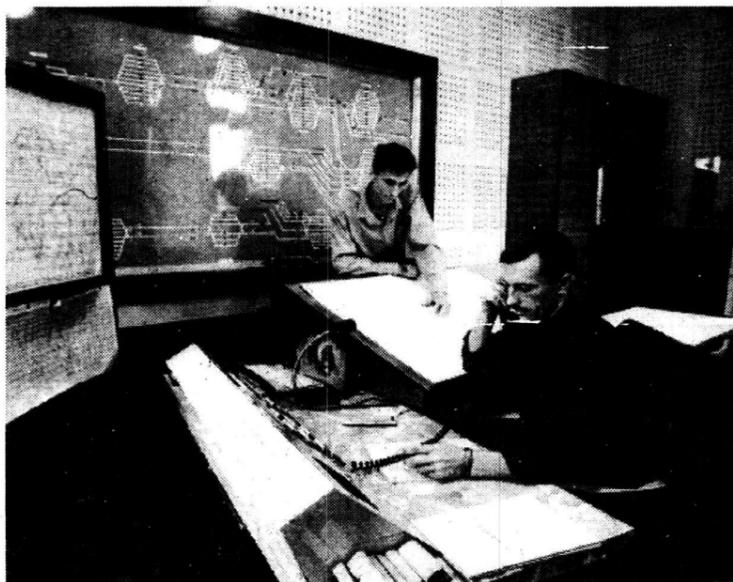
## Основной транспорт металлургической технологии

Когда речь идет о железнодорожном транспорте комбината, нередко пользуются привычным образным выражением «стальные артерии комбината». Что и говорить: сколь бы вычурно не звучало это словосочетание, в нем очень точно схвачена главная функциональная суть ЖДТ нашего предприятия. По рельсам поступает в цехи практически все сырье и необходимые для производства материалы, по рельсам из них вывозится готовая продукция. И система эта на протяжении десятилетий действует безотказно и стабильно, как кровеносная система здорового живого организма.

Каждый год в первое воскресенье августа железнодорожники комбината отмечают свой профессиональный праздник. По этому поводу — слово с начальнику управления железнодорожным транспортом Владимиру Ильичу АНДРИЯНОВУ.

— Нынешний профессиональный праздник железнодорожников — это 64-я годовщина существования железнодорожного транспорта на ММК. Пожалуй, главное, что может радовать нас сегодня: то, что в принципе удалось за все годы нестабильности сохранить коллектив трудящихся железнодорожного транспорта. Не допустили мы и раздробления коллектива ЖДТ на ремонтные службы и технологов, что могло повлечь за собой множество просчетов в работе всего комбината. Направление комбинат взял правильное: технологи сами выполняют ремонтные работы. Но на транспорте оно не пройдет, потому что специфика наша такова, что диспетчер работает внутри поста, машинист находится внутри машины и не в состоянии выполнить работу путейца, вагонника, СЦБиста и так далее. Мы стараемся поддерживать численность своего коллектива на том уровне, который необходим технологическому производству, но не выделять различные ремонтные товарищества и ремонтные службы, которые сейчас создаются в других переделах.

ЖДТ вошло в состав ЗАО «Металлургический комплекс ММК». Руководство ЗАО понимает трудности железнодорожников и поддерживает нас во всем: и в покупке запчастей — это сейчас очень сложно, в поддержании работоспособности подвижного состава и — собственно коллектива. В частности, в честь профессионального праздника сто луч-



ших трудящихся ЖДТ награждены ценными подарками. Назову некоторых из них. Это диспетчер станции Заводская В. П. Науменков, машинист локомотива А. А. Тарасов, начальник участка цеха пути В. В. Кудрин, механизатор цеха пути П. Ф. Малышкин, осмотрщик вагонов на станции Топливная А. А. Алтыпармак,

подшли к пенсионному возрасту. Специалисты приглашены из нашей горно-металлургической академии, из Уральского и Петербургского институтов инженеров железнодорожного транспорта. В основном, мы стараемся взять семейную пару: чтобы жена и муж были железнодорожниками. Это для комбината выгоднее в плане

Двадцать пять лет назад пришел в локомотивный цех ЖДТ комбината молодой парнишка Владимир Рязанов. В его новеньких документах была записана специальность: помощник машиниста тепловоза. А через четыре года он стал на своем тепловозе главным — машинистом. В цехе тогда он был самым молодым машинистом — всего-то Владимиру исполнилось 23 года. Сегодня В. Рязанов — машинист первой категории. Он является внештатным преподавателем технической школы тепловозников.

На снимках: старший машинист тепловоза Владимир Рязанов и машинист-инструктор Рашид Набиев: в главной диспетчерской ЖДТ ММК за работой поездной диспетчер С. Титков и старший поездной диспетчер В. Воронцов; начальник отдела снабжения Ю. Глушенко, начальник грузовой службы А. Бобровский, заместитель начальника грузовой службы П. Арчибаев обсуждают план очередного рабочего дня; железнодорожные магистраль ММК.

Фото Ю. ПОПОВА.

финансы. Но мы тем не менее идем на это, потому что без постоянного свежего притока молодых работников мы не можем планировать будущего. С этой же целью мы постоянно проводим конференции молодых специалистов, конкурсы молодых рабочих, дни открытых дверей в 63 школе.

Коллективы цехов у нас сложившиеся, со своими традициями, и это позволяет нам решать все задачи, которые перед нами ставит комбинат. Работаем мы рука об руку с железнодорожниками Южно-Уральской железной дороги. Как и у нас, там существует немало проблем из-за перестроенных процессов: в частности, с подвижным составом. Из-за неготовности вагонов парка МПС мы не всегда можем своевременно вывезти из цехов комбината продукцию, готовую к отгрузке. Свой внутренний парк: и вагоны, и локомотивы, и другую технику — мы держим в

наши заботы, а мы — их желания. И я считаю, что такая работа у нас получается. По крайней мере, никого не приходится заставлять работать из-под палки. С помощью слова и материального поощрения удается найти общий язык с людьми. А люди действительно сейчас на комбинате в целом, и в ЖДТ в частности, более образованны, более подкованны — и средства массовой информации вложили в это образование свой вклад. Работать с людьми стало интереснее.

Самое тяжелое сейчас — это поддержание работоспособности всех наших основных фондов по причине сложности в обеспечении запасными частями. Комбинат переживает не лучшие времена и железнодорожники пошли сегодня по пути демонтажа устаревшего оборудования. Мы все, что демонтируем — в стопроцентном выражении, применяем при эксплуатации того оборудования, что остается.

На комбинате делались и делаются попытки внедрить в технологию грузоперевозок автотранспорт. Но экономика она все равно все ставит на свои места. Все-таки железнодорожный транспорт — это наиболее экономичный транспорт. Комбинат взял на него ориентацию в самом начале своей деятельности, она остается и на сегодняшний день основным направлением работы. Автотранспортники сейчас везут много. Но — в связи с реконструкцией, с тем, что мы сейчас отвалы перенесли, с тем, что пока там нет артерий железнодорожных. Они и не планируются, потому что это временное направление грузоперевозок.

Очень много перевозок, которые нужны комбинату сегодня, мы не делаем. Это перевозки, связанные с цементным заводом, с другими дочерними организациями. Пока их делаем не мы, а автотранспортники, но мы будем эту работу выполнять. Основным транспортом в металлургической технологии Магнитки все равно останется железнодорожный.

Записала В. МИНУАЛИНА.