ЗАДАЧА ДНЯ

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

два других коллектива, выгадывая на количестве плавок, плавили их за более короткие сроки, но теряли на среднем весе плавок. Так, во втором мартеновском цехе продолжительность плавки была ниже плановой на 36 минут, но на каждой терялось в среднем по 16 тонн металла. В третьем мартеновском продолжительность плавки была сокращена на 30 минут, а вес плавки в среднем оказался ниже на 17 тонн.

Несколько улучшили мартеновцы работу по заказам, лучше выглядят качественные показатели, уменьшен выход брака. Однако потери металла все еще велики. И мартеновцам надо принимать более энергичные меры по их снижению. Особенно это относится ко второму мартеновскому цеху, где общие потери по сравнению с январем увеличились.

Итоги работы прокатного передела таковы: план по производству горячего проката перевыполнен на 17 тысяч тонн. Все цехи работали производительно, успешно справляясь с производственной программой, кроме первого листопрокатного цеха, где было недодано пять тысяч тонн проката. Основная причина этому — сверхплановые простои, многие из которых были допущены по технологическим причинам.

Перевыполнение плана по горячему прокату позволило поднять остатки незавершенного производства до 161 тысячи тонн.

Хорошо сработали коллективы всех обжимных станов. Среди них особенно отличились прокатчики первого обжимного цеха, выдавшие дополнительно к плану 34 тысячи тонн слябной заготовки. Не полностью использовали свои возможности и резервы коллективы второго и третьего обжимных цехов, тем более, что остатки слитков у нас увеличились до 83 тысяч тонн.

По сдаче проката закончил месяц с невыполнением плана коллектив ЛПЦ № 2, в чем ему очень «помог» листопрокатный первый, не обеспечивший его металлом.

На уровне ста процентов сработали по заказам коллективы, обслуживающие станы 300 № 2 и 250 № 2. В целом проволочно-штрипсовый цех имеет процент выполнения заказов — 99,8. На станах сортопрокатного и листопрокатного цехов этот показатель колеблется в пределах от 99 до 99,2 процента. Анализ работы показывает, что основное невыполнение заказов в этих цехах падает на экспорт. Все остальные коллективы прокатных цехов сработали также на сто процентов по заказам. Предпринятые меры по улучшению качества продукции дали ощутимые результаты: процент выхода брака снижен до 0,14, что на 0,06 процента ниже прошлогоднего.

Хуже обстоят дела с выходом вторых сортов. Он не снижается, и если сравнивать показатели с аналогичными за прошлый год, видно, что в 1985 году вторых сортов было меньше. Как результат работы по качеству прокатчиков — рост в два раза количества поступивших и признанных рекламаций.

Какой вывод можно сделать из всего сказанного? Коллектив комбината уверенно наращивает темпы роста и по объему производства, и по производительности труда. И это не может не радовать. Тем не менее, все еще очень остро стоит для всех работников комбината проблема качества выпускаемой продукции. Этот вопрос для нас сегодня наиболее актуален, требует безотлагательного решения. Таково веление времени, таковы задачи, которые ставит перед нами партия.

В. СВЕРДЛОВИЧ,
зам. начальника планово-экономического отдела комбината.

Фоторепортаж

Накануне праздника 8 Марта состоялся XX слет работниц комбината — победителей соцсоревнования. Женщин приветствовали председатель горисполкома А. М. Панков, главный инженер комбината А. И. Стариков, председатель профкома С. С. Кирилюк. Большой группе тружениц — передовикам производства присвоено звание «Ветеран труда ММК», лучшие работницы награждены знаком «Ударник 11-й пятилетки».

На снимках: группа ветеранов труда; передовые труженицы, добившиеся права подписать рапорт XXVII съезду партии: в зале во время слета.

Фото Н. Нестеренко.

НА ВАХТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

Состоялся ежегодный партийно-хозяйственный актив железнодорожников комбината и станции Магнитогорск ЮУЖД. С докладами выступили начальник управления ЖДТ комбината Е. А. Смирнов и начальник станции Магнитогорск В. М. Мнухин.

Уверенно трудится коллектив железнодорожников в нынешнем году. Двухмесячный план отгрузки выполнен к 26 февраля.

Однако за достигнутым нельзя не видеть и проблем, которые требуют безотлагательного решения. Все еще неритмично снабжаются наши производства металлургическим сырьем. Оставляет желать лучшего отношение цеховиков к вагонам. Подтверждением этому может служить такой факт. Со станции Магнитогорск ушло за год неподготовленными всего 14 вагонов, а с комбината на станцию — более пяти тысяч вагонов. И если бы не бдительность работников ЮУЖД, общий ущерб составил бы более миллиона рублей.

Неудовлетворительный уровень дисциплины труда, высокий производственный травматизм не позволили железнодорожникам комбината быть первыми в соревновании со смежниками.

А. МЯГКОВ;
инструктор парткома комбината.

Исключение правил,

или Специфика в действии

Нет, все-таки какое выразительное слово «специфика». Емкое такое, вместительное. Сколько разных смыслов в него можно вложить! При желании, конечно. А уж что касается споров, лучше аргумента не найдешь. Мол, у них своя специфика, а у нас — своя. Очень многоликое слово.

Второй мартеновский цех. Сложное хозяйство. То одно ему требуется, то другое. Лом, шихта, мазут, да мало ли чего. В том числе и шиберные затворы. Ну, тут проблем никаких, шиберный участок рядом. Одни изготовят, водители доставят, на разливке получат — и все в порядке. У каждого, как говорится, своя задача, вот и выполняй.

И выполняют. Приходит на шиберный участок грузовик, забирает шиберы, а до второго мартена рукой подать. Все просто. Хотя как сказать. Тут-то и начинается та самая специфика, когда одним нет дела до того, в каких условиях работают другие.

Подъезжает «Татра» к воротам второго блока, и водитель, как бы это помягче выразиться,... начинает недобрым словом поминать и начальника цеха, и всех его подчиненных: подъезд к воротам завален мусором. Тут и лом валяется, и запчасти, а битого кирпича сколько! Не считая того, что старые, в выбоинах, рельсы не убраны. «Татра» — грузовик внушительных размеров. Развернуться на узком пространстве, свободном от лома, ему трудновато, тут водителю приходится маневрировать. Но объехать каждую железку все равно не удается.

Разливочный пролет. У водителя — как гора с плеч: в тупике на путях стоит шлаковоз, значит, глубже в цех ехать не придется. Здесь и разгрузят.

— А бывает разве такое? — удивленно спросит читатель. — Ведь по технике безопасности этого делать не рекомендуется.

Бывает, еще как бывает. У цеховиков — специфика, им разгружать удобнее, быстрее шибера на место доставить. А машина — что ей сделается. Ограничительных знаков-то никаких нет. Скажут — и поедет куда надо. Ну, а если авария случится? Кто за автомашину отвечать будет? Ясное дело, водитель. Ему машина доверена, вот пусть и бережет.

Стук в кабину, рабочий разливки машет водителю: поезжай, разгрузка окончена. Машина медленно выползает из ворот. Шофер внимательно озирается по сторонам: поблизости может оказаться железнодорожный состав. Слава богу, выехали благополучно.

Ну, возразит тот же скептически настроенный читатель, это вы уже «загнули». Там ведь сигнализация есть. Красную лампочку зажгли — значит, ехать нельзя, зеленую — можно.

Сигнализация-то есть, но уж очень она специфическая. Для чего над воротами цеха установлена — даже самый опытный водитель не скажет. Не работает она. Лампочки-то не горят. Может и зажигаются для кого другого, к примеру, для комиссии какой, а для водителей — нет.

Следующий рейс — на первый блок. Тут у миксерной — размах, перспектива. Уже и говорить ничего не надо, только считай.

Раз, два, три... Шесть путевых веток переплетаются прямо у порога цеха, семафоры стоят. Один состав подают на рабочую площадку, другой показался на соседних путях, из цеха выезжает... Суета, настроение рабочее, серьезное. «Татра» тихо крадется к воротам: объехать кучу лома, состав справа не прозевать, вовремя притормозить, чтобы в идущий слева не «влипнуть». У водителя тоже специфика: груз вовремя доставить и машину сберечь.

А металла вокруг цеха! Вплоть до пешеходного моста. Рельсы, крюки, детали разные. При таких-то залежах на отсутствие лома жаловаться!

— Да не лом это, — поправляет водитель. — У них запчасти так хранятся. На месте складов теперь газоочистку строят, ну, детали и растолкали вокруг цеха. Говорят, нужные. Давненько тут валяются.

Нет, если нужные, конечно, не поспоришь. Хотя, опять-таки, как сказать. Под открытым небом запчасти хранятся. Сегодня это запчасти, завтра запчасти, а послезавтра придется копровикам отвозить, на другое они вряд ли сгодятся. Тоже специфика: химия там, окисление, коррозия...

— И давно вы так трудитесь? — спрашиваю шофера.

— Да уж с ноября прошлого года. Раньше тоже грузовики шибера развозили, только поменьше, да говорят, шибера по дороге теряли. А у «Татры» борта высокие, удобнее возить. Да только странно как-то, где их тут можно потерять? Так вот и ездим. Сколько просили подъезды хотя бы расчистить от железа, все бесполку. И к начальнику нашему обращались, Шайдулину, и в диспетчерский журнал записывали замечание. Одни обещания: уберем, наладим, сделаем. А все как было, так и есть. А начальству что? Объект принят, вот и обслуживай.

Нет, здесь что-то не так. А правила техники безопасности? Есть же порядок приема объектов. Нет подъездных путей — полное право отказаться.

— Отказаться? — заместитель начальника автотранспортного цеха Ю. А. Голстов явно озадачен. — Да вы что? Кто нас-то спрашивает? Нам сказали: обслуживайте, надо. Мы и обслуживаем. А подъездных путей во втором мартеновском, да и в третьем тоже, с самого начала не было. В третьем цехе начали в этом году подъезды оборудовать, а второй цех не спешит. Мы что только не предпринимали: и на рапортах говорили, и к начальнику цеха обращались. Не действует. Инструкция у нас разработана. По всем цехам, где наши объекты, разослана... Нет, сроки работ не оговорены. Просто договорились, что все будет сделано, как надо.

Вот такая интересная инструкция. Очень любопытный документ. Удобный, потому что безликий. Но все же выяснилось: за подъездные пути мартеновских цехов отвечают начальники цехов. Персонально.

— Плохие у нас подъезды, — даже и не пытается спорить начальник второго мартеновского С. Б. Исаков. — Транспортировка грузов автотранспортом действительно не предусматривалась. Специфика такая была. А теперь несколько изменилась. Раз нужны автомашины — будем возить автомашинами. Водители возмущаются? Трудно им? Так ведь они у нас все — первого класса. Вот пусть и покажут свою классность. Светофоры установить? Сделаем. Уберем запчасти. Подъезды забетонировать, как в третьем мартеновском? Вот весна придет, и начнем. А запчасти уберем.

Так и поговорили.

Чем отличается цеховой двор от автодрома? Там специально препятствия устанавливаются, именно для демонстрации классности, а возле цеха они для чего? Кому они нужны, искусственно созданные трудности? Водителю? Руководству? Пешеходам, которые каждый день ходят мимо кучи бросовых запчастей?

Получается, что от правил техники безопасности остается только техника, а правила, да и сама безопасность, исключаются. Создавая и продумывая систему правил, мы своими реальными делами эти правила из жизни исключаем.

Сейчас наша установка — на экономию и бережливость. Что выигрывает производство, эксплуатируя мощный автомобиль вполсилы, да еще на дорогах, заваленных ломом? Такой подход к организации труда государственным не назовешь. Но неизмеримо больше этих потерь моральный ущерб, когда, требуя с рабочих строгого соблюдения правил, администраторы сами ими пренебрегают.

В Политическом докладе Центрального Комитета партии, прозвучавшем на XXVII съезде, сказано, что наша страна переживает сейчас переломный момент. Эти слова относятся в равной степени ко всем нам. И переламывать нам придется в первую очередь самих себя, свое отношение к производству, к жизни, к мелочам, которые, на первый взгляд, не так уж и значительны. Но которые в конечном итоге многое решают. Призыв прозвучал, и нужно действовать, действовать безотлагательно.

В. БЫСТРОВА.