



МАГНИТОГОРСКОЕ УСКОРЕНИЕ

№ 8 стр. 3—4

14 августа 1986 года

Специальный выпуск отдела реконструкции и интенсификации газеты «Магнитогорский металл»

ЧИТАЙТЕ

В ВЫПУСКЕ:

- ◆ ТРЕБОВАНИЕ ДНЯ: РАБОТАТЬ НУЖНО ДРУЖНО
- ◆ ЧТО ПОКАЗАЛА НОЧНАЯ ПРОВЕРКА. СОВМЕСТНЫЙ РЕЙД НК И «КП»
- ◆ НАМ ОТВЕЧАЮТ
- ◆ ПРОКАТОНОЕ ПРОИЗВОДСТВО: ПРОБЛЕМЫ ПЕРЕСТРОЙКИ

МАГНИТОГОРСКОЕ УСКОРЕНИЕ: МЕРЫ ПРИНЯТЫ

В совместном номере газет «Магнитогорский металл» и «Комсомольская правда» от 17 июля с. г. в корреспонденции «Проблемы единства» рассказывалось о том, что некоторые организации Минтяжмаша и Минчермета продолжают срывать сроки выдачи исходных данных для проектирования. Редакция получила ответ от производственного объединения «Невский завод» имени В. И. Ленина: «Электропривод к нагнетателю для Магнитогорского металлургического комбината проектирует по нашей заявке Свердловское производственное объединение «Уралэлектротяжмаш».

Тип пускового устройства для нового двигателя выбран научно-исследовательским институтом Харьковского электромеханического завода и сообщен проектировщикам — Челябинскому Тяжпромэлектропроектору и Магнитогорскому Гипромету специальной телеграммой от 4 июля с. г.

Срок изготовления двигателей по нашей заявке — 1988 год — согласован со сроком поставки нагнетателей для первой очереди кислородно-конвертерного цеха.

Исходные данные для проектирования установки нагнетателя направлены производственному объединению «Невский завод» имени В. И. Ленина письмом от 14 июля 1986 года в адрес Магнитогорского Гипромета.

В. ТУРКИН,
и. о. директора научно-исследовательского конструкторско-технологического института.

По итогам работы в июле представители металлургического комбината, участвующие в строительстве кислородно-конвертерного цеха, выглядят неплохо: план выполнен. Однако в целом дела на комплексе идут по-прежнему неудовлетворительно. В прошлом месяце состоялось совместное заседание бюро партийных комитетов металлургического комбината, треста «Магнитострой» и Магнитогорского Гипромета. На этом заседании выступили многие руководители, в том числе и начальник отдела УКСа металлургического комбината Б. Н. ЖДАНОВ. Ниже излагается его информация.

УСПЕХ — В ЕДИНЕНИИ

Ситуация на комплексе непростая. Как известно, любое строительство держится на трех «китах»: финансирование, обеспечение документацией и поступление оборудования. По финансированию вопросов пока не возникало, надеемся, что и не возникнет. С проектированием обстановка такая. На сегодня мы имеем документацию на 158 миллионов рублей и полностью комплект со сметами — на 140 миллионов. Другими словами, сейчас мы имеем весь нулевой цикл.

Согласно совместно разработанным мероприятиям, которые утверждены на всех уровнях, в текущем году должны выполнить работ на 33 миллиона рублей. К сожалению, и я тут присоединяюсь к мнению начальника комплекса Виктора Алексеевича Штинова, наше общее желание не совпадает с конечным результатом. Работы на строительной площадке идут пока на уровне 20 миллионов рублей в год. Каковы причины?

Прежде всего бросается в глаза, что на комплексе работает около 800 человек вместо 1400. Вторая проблема — обеспечение бригад строительными материалами. Приходится констатировать, что пока большинство подразделений осваивает деньги не там, где надо бы в первую очередь, а там, где можно сделать быстрее. К чему это может привести, догадаться нетрудно. Объем работ на площадке громадный. Приведу такой пример. Нынче здесь должны сделать 30 километров железнодорожных путей. Ответственные за это бригады явно не успевают. А задание с каждым месяцем будет нарастать, ведь то, что не успевают выполнить сейчас, потом все равно надо сделать. В целом по комплексу предстоит уложить около 90 километров железнодорожных путей. Поэтому очень важно не затягивать, все делать в свой срок. Тем более, что впереди очень сложные операции по переносу различных коммуникаций. Скажем, чугуновозная магистраль. Она сама по себе небольшая, по размерам сопоставима со специальной автодорогой. Но переносов здесь будет еще больше. Так что дорога каждая минута.

Понятно, чтобы не случались накладывы, чтобы не делалось не накапливалось, надо совершенствовать взаимоотношения заказчиков, проектировщиков и подрядчиков. Нельзя сказать, что мы мало совеща-

емся. Нет. Говорим, встречаемся вполне достаточно. Можно сказать, сложилась система. Но если честно признаться, то отдача от наших совещаний еще низковата. Не получается. Порою ведомственность преобладает. Видимо, настало время перестроить наши взаимоотношения с таким расчетом, чтобы все делалось быстрее и с наименьшими затратами. Кое-что уже переименовано. К примеру, заместитель начальника УКСа по кислородно-конвертерному цеху Г. В. Чернушкин начинает теперь свой рабочий день со строительной площадки. Однако следует признать, что на комплексе сегодня трудно решать некоторые неотложные вопросы. Стройка растет, количество подразделений увеличивается, нередко чтобы найти нужного человека приходится тратить немало минут. Возникает предложение: пора организовать здесь диспетчерскую службу. Надо обзавестись радиосвязью.

Особый разговор об электроснабжении. Оно идет по графику, но график не устраивает нас. Сегодня все отчетливее видно, что требования к ряду важных объектов возрастают. Значит, график надо корректировать, приближать к реальным срокам не в ущерб смежным объектам. Сейчас представители металлургического комбината ведут консультации с челябинскими специалистами и Магнитогорским Гипрометом, наши товарищи выезжали в Москву и Свердловск. Считаю, что срыва из-за внешнего электроснабжения не будет. Однако специальной программы по инженерному обеспечению всей этой сложной работы пока у нас нет.

Совместные партийные собрания, заседания бюро партийных организаций металлургического комбината, треста «Магнитострой» и Магнитогорского Гипромета, а также пленум областного комитета КПСС дали конкретные рекомендации, что и как надо сделать для того, чтобы напряженные обязательства проектантов и строителей выполнялись в срок. К сожалению, многое пока не удается. Всесоюзная ударная комсомольская стройка еще не стала образцовой. Отставание от графика дорого обойдется государству.

Б. ЖДАНОВ,
начальник металлургического отдела УКСа металлургического комбината.

Михаил ЛЮГАРИН, ветеран Магнитостроя ЗРИМЫЕ ЧЕРТЫ

Передовикам строительства
кислородно-конвертерного цеха
посвящая

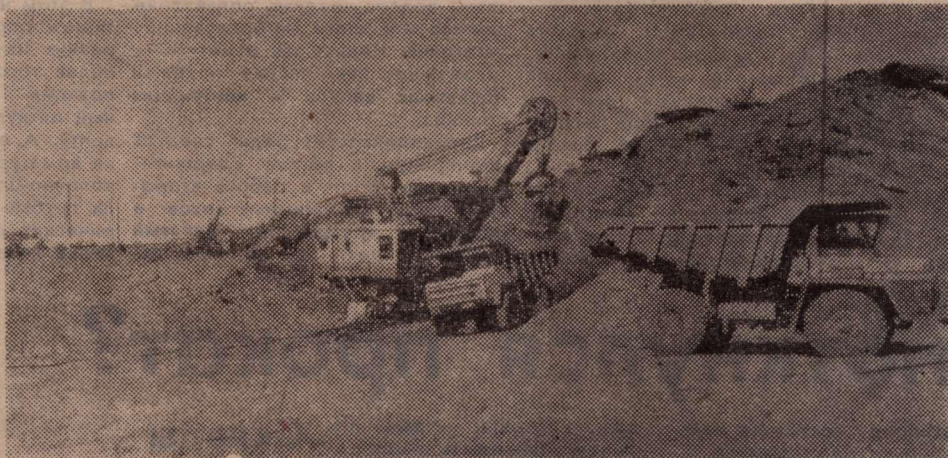
Там,
На виду у всех,
За спиной наглядного плаката —
Как русло высохшей реки:
То землю вскрыли земляки
Под новый цех
Родного комбината.
И не беда,
Что печи — в чертежах,
Не встали стены
На бетон траншей.
Есть молоты —
Они в стальных руках
И сваи погружают
Аж до шей.
... Мне труд строителя
И радостен,
И мил.
Но вижу тут
Впервые в моей жизни
Табуны коней
Тех невидимых сил —
Работу выполняют механизмы.

Нет,
Я былое не забыл.
И без волнений
Не пройти мне мимо:
Здесь мы трудились,
Не жалея сил,
На стройке
Батарей коксохима.

... В палатках стужа,
В котлованах снег —
В таком «быту»
Мы яростней сражались:
Невыполнение нормы —
Божий грех!..
Одна фамилия была на всех —
Стахановцами назывались.

На новый цех
Шагаю стариком
[Меня и молодым
Стахановцы видали].
Припоминаю
Пустыри и дали.
О, как хочу,
Чтоб цех
Стал родником
Магнитогорской
Вновь рожденной стали!

5 июня 1986 года.



Готовится площадка под будущий цех.

Штаб «Комсомольского прожектора» металлургического комбината совместно с группой народного контроля треста «Магнитострой» провел ночной рейд на строительной площадке по использованию машин и механизмов.

Обход комплекса мы начали ночью в 24 часа, первым объектом проверки выбрали управление «Союзтяжэкскавация», которое возводит буронабивные сваи. Представители этого подразделения работают вахтовым методом: бригада приезжает сюда на полмесяца из Старого Оскола. В ее распоряжении — четыре установки итальянского производства «Казагранде» и одна японской фирмы «Катон». Это мощные высокопроизводительные агрегаты. Когда мы подошли к ним, ни одна установка не работала. Лишь «Катон» была освещена габаритными огнями.

— Как идет ночная смена? — спрашиваем одного из специалистов.

— Нормально, — отвечает он.

— Сколько человек должно работать?

— Десять.

Стали считать. В наличии оказалось только пять. При этом один из них спал в вагончике. Где остальные?

— Где-то здесь их хоят. Ищите, может, найдете...

Подходим к «Катону». Она

возсю тархтит.

— Она же «холостую «крутит», — говорим бригадир.

— Ничего подобного! — возражает он. — Вы что, не слышите разве?

— Вот именно, мы слышим, но не видим работы. Установка работает вхолостую.

возится шлак. 17 большегрузных автомашин обслуживали в ту смену три экскаватора, в том числе один дизельный. Во время первого обхода рейдовая бригада обратила внимание на то, что прожекторы на мачтах освещения выключены.

— Как это вы умудряетесь увидеть в темноте но-

Во время второго обхода на комплексе стояла мертвая тишина — это было в половине четвертого утра. Снова зашли мы в будочку и застали в ней учетчицу. Она сообщила, что с половины второго ночи электроэнергия отключена, а сами электрики вызваны лишь 15 минут назад. Вот это «расто-

НА ХОЛОСТЫХ ОБОРОТАХ

— Лучше надо смотреть: установка сломалась, потому и не работает. Но это только что случилось. Механическая неисправность. Сейчас устраним.

Внесем некоторую ясность. Управление «Союзтяжэкскавация» работает автономно от ремонтной базы треста «Магнитострой». Но самостоятельность тут понимают по-своему. Она сродни безответственности.

Подведем итоги. Пять дорогостоящих импортных установок аварийно простояли двенадцать часов. А строители ждут с нетерпением, когда им предоставят буронабивные сваи, чтобы форсировать нулевой цикл.

Впрочем, простаивают не только эти машины. В ночную смену работает и управление «Земстрой»: вы-

мера автомашин? — спросили мы учетчицу.

— Да я их наизусть знаю, — бойко ответила она.

— Но ведь один из экскаваторов под номером 402 находится вне поля вашего зрения, и машины, которые обслуживают его, к вам не подъезжают. Однако вы записываете и их.

— Мы фиксируем все грузовики, которые отвозят шлак. В конце-концов нам видней.

— Даже в крошечной темноте? И вы так же считаете? — спросили мы мастера «Земстроя» С. А. Парсаданяна.

— Ну, свет включить — это не проблема, — сказал мастер, и свет действительно тут же вспыхнул. Затем мастер долго и туманно разъяснял нам особенность учета рейсов.

ропность!

Подведем и здесь итоги рейда. 3 экскаватора и 17 грузовиков простояли в общей сложности три часа. Заметим при этом, что дизельный экскаватор не нуждался в электроэнергии, почему он также простаивал — никто на это нам вразумительно не ответил. В том числе и сам машинист этого экскаватора: мы его попросту не сумели найти...

Этим безобразным фактам был посвящен очередной выпуск «Крокодила».

В. ИОВЕНКО,
ведущий инженер комплекса;

В. ГВОЗДЕВ,
начальник штаба «Комсомольского прожектора» металлургического комбината.