

> ПАРТНЕРСТВО

Порт в Искендеруне

ОАО «ММК» ПРОДОЛЖАЕТ реализацию проекта по строительству металлургического комплекса в Турецкой Республике.



Российско-турецкое предприятие «ММК-Атакаш» приступило к завершающей фазе строительства морского порта, расположенного непосредственно на промышленной площадке в городе Искендерун.

Работы по строительству порта и причала были начаты компанией ММАС в январе 2008 года. Уже в ближайшем будущем порт будет способен принимать суда максимальным водоизмещением до 80000 тонн, а длина причальной стенки порта позволит принять на разгрузку до шести судов одновременно.

До окончания строительных работ на металлургическом комплексе порт будет использоваться для снабжения промышленной площадки расходными материалами и оборудованием, а после завершения строительства – для снабжения комплекса сырьем и отгрузки готовой металлопродукции.

Также на промышленной площадке в Искендеруне в настоящее время осуществляется монтаж оборудования агрегатов полимерных покрытий и горячего цинкования. Эти объекты планируется ввести в эксплуатацию до конца 2009 года.

Проект «ММК-Атакаш» включает в себя строительство двух комплексов: по производству стали и переработке горячекатаного и холоднокатаного листового проката в Искендеруне, а также комплекса по переработке листового металлопроката в Стамбуле. Общая производительность комплексов составит 2,3 млн. тонн товарной металлопродукции в год. Как сообщалось ранее, в рамках реализации проекта металлургический комплекс «ММК-Атакаш» планируется ввести в строй до конца 2010 года, сообщает пресс-служба ОАО «ММК».

> РЕГИОН

Наши заводы идут вперед

СИТУАЦИЯ в промышленности Челябинской области потихоньку выправляется, сообщает «Комсомольская правда» – Челябинск.

Больше всего нынешний кризис ударил по регионам с развитой промышленностью. Попала в этот черный список и Челябинская область. Сильнее всего кризис обрушился на машиностроение, строительную отрасль и, главное, на металлургию. А это основная доля в промышленности региона.

Были месяцы, когда производство в отдельных отраслях снизилось вдвое. Бюджет области за первое полугодие потерял больше половины налоговых поступлений.

Сейчас регион постепенно приходит в себя. Как сказали в областном министерстве промышленности, предприятия мелкими шажками движутся вперед. Объемы производства понемногу поползли вверх. Июльские показатели перекрыли июньские, а сентябрь, по прогнозам, даст еще лучшие результаты.

Позитивно смотрится металлургия. Предприятия региона наращивают объемы: уже 80 процентов к августу прошлого года. Грандиозное событие этого лета – запуск стана «5000» на ММК. Там производят высокопрочный толстостенный лист, который пойдет на производство труб, в судостроение и атомную промышленность. Раньше этот лист Россия закупала в Японии, Италии и Германии.

«Мечел» вышел на стопроцентные показатели – производит столько же, сколько в прошлом году.

Выправляется ситуация на Златоустовском металлургическом заводе, где в разгар кризиса остановили мартеновские печи, а рабочим не выплачивали зарплату. В сентябре ЗМЗ планирует увеличить отгрузку продукции до 70 процентов докризисных объемов. К концу сентября весь коллектив вернется на свои рабочие места.

Кризис еще не переломлен. Но регион выстоял. И это главное.

Что нового строят на Южноуральских заводах?

На Копейском машзаводе после капитальной реконструкции открылся новый участок механосборочного цеха. Здесь открыто 30 новых рабочих мест. Новый трубный стан строится на ЧТПЗ. На Ашинском метзаводе сооружается стотонная электротель, аналогов которой нет на постсоветском пространстве. На ЧМЗ строится первый в стране стан по производству высокопрочных рельс для скоростных поездов.

Долгостроя не будет

> У нас так принято: создавать трудности, а потом с ними бороться

2007 и 2008 ГОДЫ выдались одними из самых успешных в новейшей истории Магнитогорска в плане дорожного строительства: закончена кольцевая объездная дорога вокруг города, обновлена трасса до Южноуральска, проведен капитальный ремонт большинства основных дорог в самом городе...

Но в конце года из-за финансовых неурядиц прекратилась реконструкция дороги на выезде из города в районе цемзавода. И с прошлого лета по сей день многочисленная армия садоводов и автомобилистов вынуждена трястись по крупной щебенке объезда, адресуя в адрес строителей и городских властей, затеявших эту стройку и бросивших наполвинку готовой, немилосердные эпитеты. В редакцию «ММ» неоднократно письменно и устно обращались наши читатели с просьбой прояснить: когда дорогу достроят и организуют здесь нормальное движение?

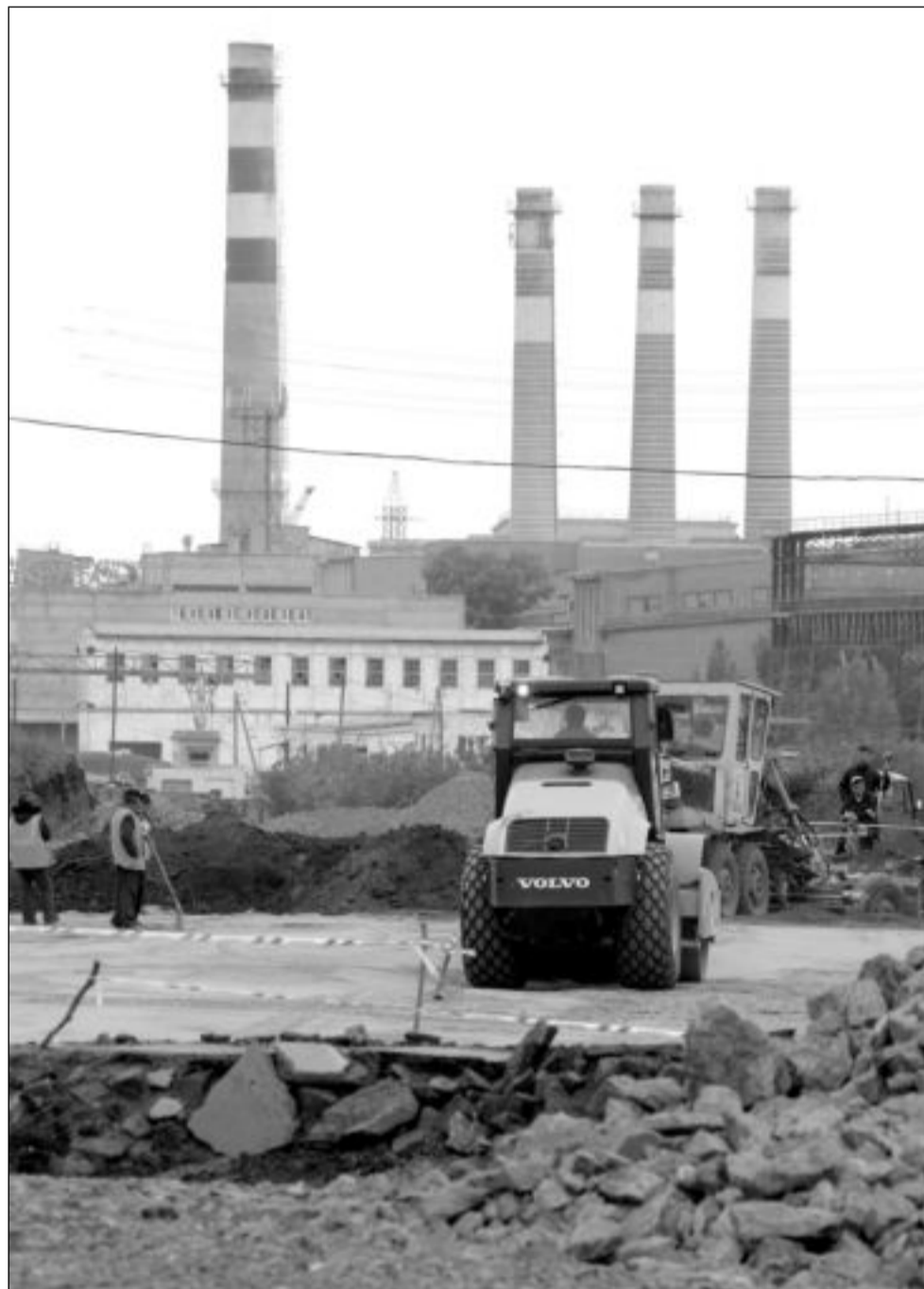
Немного предыстории: заказчиком строительства этой дороги, как и других городских объектов, выступает муниципальное предприятие «Магнитогорскинвестстрой». По итогам конкурса в прошлом году определился подрядчик – ООО «Управление механизации», одно из подразделений ОАО «Магнитострой». Построить новую дорогу планировали к окончанию прошлогоднего строительного сезона. По ряду причин не получилось...

С самого начала стройка пошла тяжело: заказчик настаивал на ремонте объекта без сооружения объездной дороги. Объезда не было и в техзадании на проектирование, поэтому и средств под это дело не предусмотрели. Но при такой организации ремонта движение на участке не закрывается, а переводится на одну из полос. На второй должны разместиться габаритная дорожно-строительная техника, самосвалы, строители. Автоладельцы прекрасно помнят, какой узкой и извилистой была дорога у цемзавода до реконструкции. Поэтому подрядчик справедливо настаивал на оборудовании объезда. Начались долгие согласования... Наконец, стало очевидным, что на столь оживленной дороге организовать «однополосную стройку» не получится – слишком опасно для участников дорожного движения. Да и говорить о качестве работ при таком подходе бессмысленно. В конце концов подрядчик настоял на строительстве объездной дороги, но на это ушло драгоценное время.

В прошлом году на реконструкции этого участка дороги мы освоили 43 миллиона рублей, но в IV квартале из-за экономических трудностей бюджетное финансирование прекратилось – стройка замерла, – рассказывает исполнительный директор ОАО «Магнитострой» Дмитрий Мельников. – Мы неоднократно и заранее сообщали городским властям: достроить дорогу есть все технические возможности, нет лишь финансов. Все это принесло большие неудобства многим горожанам, которые лишились нормальной дороги. Неподдалеку от цемзавода начинаются многочисленные садовые товарищества – садоводам тоже нужна дорога, чтобы попасть на свои участки. Но денег в городской бюджете для окончания стройки не было.

В прошлом году в Магнитогорске в строительство и реконструкцию дорог было вложено около 750 миллионов рублей. Заранее планировали направить на дороги в 2009 году около миллиарда рублей. Но в итоге городская казна смогла профинансировать эту статью расходов лишь на 50 миллионов рублей. Этих средств едва хватит на ямочный ремонт.

Решением проблемы с финансированием занялись депутаты Законодательного собрания области Виктор Рашинов и Алексей Гушин. Были проведены необходимые переговоры с руководителями Челябин-



Эх, дороги...

Основная проблема дорог в России связана с нормами их строительства в 60–70-е годы прошлого века, рассчитанными на чрезвычайно малое количество автотранспорта и низкую интенсивность его движения. Считалось, что при развитии социализма граждане будут перемещаться на общественном транспорте, а грузы будут перевозить по железным дорогам. Поэтому во дворах негде поставить машину, а дороги разбиваются за сезон грузовиками.

Строительные нормы, рассчитанные на низкую пропускную способность, подразумевали слабую подготовку основания дороги, то есть «пирог» из песка, гравия и бетона. Чтобы изменить ситуацию, придется принимать радикальные меры – полностью удалять старую насыпь и покрытие и на этом месте строить дорогу по современным нормам или же вообще строить новую дорогу, параллельно существующей.

В странах с похожим на наш климатом дороги с самого начала были рассчитаны на правильную пропускную способность и имеют соответствующую толщину и качество насыпи и асфальтобетонное покрытие, более устойчивое к температурным скачкам. Разумеется, такие дороги очень дороги – стоимость 1 км доходит до 1 млн. долларов. С появлением армирующих структур (геосетки, георешетки) появилась возможность уменьшить стоимость строительства.

Чем гуще сеть дорог, тем больше возможностей для нормального экономического развития страны. Плотность автодорог в среднем на человека в России в 3 раза меньше, чем в развитых странах, а на единицу территории мы отстаем в 8–15 раз. Так, если в России на 1000 кв. км приходится 31 км дорог с твердым покрытием, то у наших северных соседей, Швеции и Финляндии – 220–230 км, а в странах Балтии – 320–330 км. Рекордсмены по разветвленности дорог – Германия и Дания. Там на 1000 кв. км приходится 1600–1700 километров хороших дорог.

ской области о выделении Магнитогорску дополнительных средств на дорожное строительство.

Недавно по распоряжению губернатора Петра Сумина деньги были выделены, стройка оживилась. Строители заверили: если не начнутся затяжные дожди, то есть все шансы к середине октября сдать дорогу в эксплуатацию. Трудность в том, что здесь очень много

инженерных сетей: газо- и водопроводы, электрокабели и другие магистрали. Поэтому пришлось оборудовать многочисленные переносы, а на это ушло время. Полотно под укладку асфальта подготовит управление механизации. А вот двухслойное асфальтовое покрытие уложит Южуралавтобан.

МИХАИЛ СКУРИДИН
ФОТО > ДМИТРИЙ РУХМАЛЕВ

Юбилейный сорт

> Прокатчики комбината продолжают ставить рекорды

В СОРТОВОМ ЦЕХЕ Магнитогорского металлургического комбината прокатана шестимиллионная тонна сортового проката с новых сортовых станов.

Произвести юбилейную тонну нового сорта Магнитки выпало ночной смене сортового стана «450». Агрегат производительностью до 790 тысяч тонн в год предназначен для прокатки уголка, швеллера, круга в прутках, шестигранника, полос. Это один из трех новых агрегатов сортового цеха ММК. В 2005–2006 годах ММК полностью обновил свое сортовое производство, введя в строй три современных, полностью автоматизированных стана итальянской фирмы Danieli суммарной производительностью свыше двух миллионов тонн сортового проката в год. Помимо стана «450», летом 2005 года был запущен мелкосортный стан «370» производительностью 585 тысяч тонн, а весной 2006 года вошел в строй двух-



ниточный мелкосортно-проволочный стан «170» мощностью 765 тысяч тонн в год.

Эти станы стали первыми, построенными на территории бывшего СССР за последние двадцать лет. А по уровню

оснащения – самыми современными в мире. Благодаря новому современному оборудованию ММК производит высококачественный сорт максимально широкой номенклатуры, соответствующий мировым стандартам, для внутреннего и внешнего рынков. К числу основных преимуществ новых станов можно отнести высокую производительность и широкий ассортимент продукции в плане типов и размеров, экономичность, эффективность за счет автоматизации производственного процесса.

В январе 2007 года на новых сортовых агрегатах Магнитки была произведена двухмиллионная тонна нового сорта. В феврале 2008 года сортопрокатчики ММК выпустили уже четырехмиллионную тонну сортового проката на новых станах, осенью прошлого года был преодолен пятимиллионный рубеж, а теперь сортопрокатчики взяли и новую высоту – шесть миллионов тонн нового сорта.

ФОТО > ЕВГЕНИЙ РУХМАЛЕВ

> СЕРТИФИКАЦИЯ

По требованию потребителя

АРМАТУРНЫЙ ПРОКАТ ММК-МЕТИЗ подтвердил высокое качество.

На метизно-калывровочном заводе ММК-МЕТИЗ, входящем в Группу ММК, прошел плановый инспекционный контроль проката арматурного периодического профиля класса А500С.

По итогам сертификации продукции ОАО «ММК-МЕТИЗ» были выданы сертификаты соответствия сроком действия до июня и декабря 2011 года соответственно. С целью информирования потребителей о наличии сертификатов соответствия было осуществлено нанесение знаков соответствия системы сертификации ГОСТ Р и системы «Мосстройсертификация» на тару и товаросопроводительную документацию.

Добровольная сертификация данного вида метизной продукции проводилась по требованию потребителя с целью документального подтверждения того, что ее выпуск осуществляется на предприятии в соответствии с установленными требованиями.

Плановый инспекционный контроль сертифицированного проката арматурного периодического профиля класса А500С, проведенный в августе 2009 года ОС «НИИЖБ-Сертификация», подтвердил, что производство ОАО «ММК-МЕТИЗ» располагает условиями для выпуска продукции, соответствующей установленным требованиям, действие выданных сертификатов соответствия продлено.

> Даже не верится, что в сторону цемзавода будут ездить без нервозности