

На комбинате всеми видами транспорта ежегодно перевозится около 290 миллионов тонн грузов. 60 процентов перевозок приходится на железнодорожный транспорт. Это и определяет его ведущую роль на предприятии.

Железнодорожное хозяйство комбината на сегодня насчитывает 3200 вагонов, 250 локомотивов, более 800 километров рельсовых путей. Четыре тысячи железнодорожников круглосуточно работают, чтобы обеспечить сырьем и материалами металлургов, точно в срок вывезти готовые изделия и отходы производства.

ЭТИ ПЕРЕВОЗКИ — основная «продукция» железнодорожного хозяйства. Она пользуется постоянным спросом в цехах и подразделениях и обходится комбинату в общей сложности в 25 миллионов рублей в год. А это ни много ни мало 1,3 копейки затрат в каждом рубле готовой продукции, выпускаемой металлургами.

Кстати, эти расходы среди заводов черной металлургии самые низкие. Не всякое предприятие в нашем министерстве имеет такое экономичное и высокопроизводительное железнодорожное хозяйство. Низкой себестоимости и высокой производительности труда железнодорожники комбината добились благодаря последовательному внедрению новой техники и современных технологий.

По инициативе бывшего заместителя директора по транспорту С. В. Кращенко в 1946 году внутри комбината была начата электрификация железнодорожных путей. После окончания работ на участке между станциями Доменная и Ежовка был пущен первый электровоз. А уже к началу 1989 года протяженность электрифицированных дорог составила 440 километров, на которых перевозки осуществляют электровозы.

Чтобы лучше понять, что значат в масштабах комбината эти 60 процентов электрифицированных путей, в качестве примера можно привести такой факт: в нашей стране протяженность электрифицированных железнодорожных магистралей не превышает 3 процентов.

Специалисты комбината в 1957 году впервые на промышленном транспорте внедрили электровозы двойного питания, когда обычный электровоз дооборудован еще и дизель-генераторной установкой. Эта реконструкция локомотивов позволила расширить возможности электровозов. Такой дизель-контактный локомотив в свое время демонстрировался даже на ВДНХ СССР. Электрификация на железнодорожном транспорте комбината оказалась впоследствии не только эффективной с экономической точки зрения, но и перспективной в направлении в смысле экологии. 150 тепловозов, которые пришлось бы использовать, не будь электрифицированных железнодорожных путей, сжигали бы дополнительно более 50 тонн дизельного топлива в сутки с выпуском вредных газов в атмосферу.

Одновременно шло развитие и других подразделений железнодорожного хозяйства. Подвижной состав пополнился новыми типами большегрузных вагонов с пневмо-разгрузкой. Совершенствовалось и путевое хозяйство. Станции оснащались современными устройствами электрической централизации и путевой блокировки. Разрабатывались и внедрялись контактные графики межцеховых перевозок, совершенствовалась технология обмена вагонами со станцией Магнитогорск по единому технологическому процессу. Все это дало возможность своевременно осваивать постоянно растущий объем перевозок без существенных изменений схемы путевого развития.

НАЧАВШЕЕСЯ в 1985 году строительство кислородно-конвертерного цеха открыло новую главу в истории железнодорожного тран-

спорта комбината. Реконструкция сталеплавильного производства приведет к значительному сокращению транспортных издержек. С вводом в эксплуатацию кислородно-конвертерного цеха № 1 с производительностью 9 миллионов тонн стали в год будет закрыт мартеновский цех № 1, снижено производство стали в мартеновских цехах № 2 и 3. А с пуском второй

очередной кислородно-конвертерного цеха № 2 на 6,6 миллиона тонн стали в год, который будет построен на месте первого мартена, — намечается вывести из работы и мартеновские цеха № 2 и 3. Если в настоящее время сталеплавильное производство обслуживает около 70 локомотивов, то с вводом в эксплуатацию конвертеров с машинами непрерывной разливки стали ККЦ будет обслуживать только 30 локомотивов, в основном электровозы. И еще одно преимущество: навсегда исчезнут горячие перевозки.

Сокращение парка локомотивов примерно на 40 единиц произойдет в основном за счет тепловозов. Такое уменьшение парка приведет к резкому сокращению расхода дизельного топлива. Отсюда и улучшение состояния окружающей среды.

Вместе с сокращением мартеновского производства стали уменьшится необходимость и в некоторых других «грязных» перевозках. В первую очередь — мартеновского шлака и мусора, выгружаемого на эстакаде станции Кольцевая.

Существенно изменится схема путевого развития. Планируется построить более 60 километров новых железнодорожных путей, две новые железнодорожные станции. Существенной реконструкции подвергнутся станции Топливая, Отвальная, Гранитная, пост Доломитовый на станции Кольцевая. Намечается построить вторые главные пути на многих перегонах. С выполнением этой обширной программы значительно повысится пропускная способность перегонов и станций на важнейших участках железнодорожного транспорта комбината. Новые пути, за исключением чугуновозных и шлаковых, будут электрифицированы. Намечается также оснащение новых магистралей современными средствами автоматизации и централизации.

Для транспортировки чугуна закуплены двадцатичетырехосные миксеровозы грузоподъемностью в 600 тонн. Под эти чугуновозы произведена реконструкция железнодорожных путей в южном парке доменного цеха. А для транспортировки чугуна в конвертерный цех планируется построить два специальных чугуновозных пути. В таких же миксерах будет транспортироваться чугун и в ККЦ № 2. Заказаны специальные платформы

для перевозки металлолома для конвертеров из копрового цеха № 1. Предусмотрены термоплатформы для транспортировки литых слитков из конвертерного цеха на стан 2500 горячей прокатки. Вот как изменятся перевозки горячего металла.

ТЕХНИЧЕСКИМ ПРОЕКТОМ РЕКОНСТРУКЦИИ предусмотрено развитие ремонтной базы локомотивного и вагонного хозяйств. По плану будет построен цех для капитального ремонта вагонов и расширено локомотивное депо. Намечено также и строительство базы для ремонта локомотивов и вагонов на железнодорожном районе ИДК вблизи станции Флюсовая. Для нужд железнодорожного хозяйства будут закуплены новые

электровозы, тепловозы, вагоны, путевые машины и другое оборудование и техника на сумму более 7 миллионов рублей. Общие же затраты на реконструкцию железнодорожного хозяйства первой очереди, в которую входят кислородно-конвертерный цех № 1 и стан 2000 горячей прокатки, составят сумму в 23 миллиона рублей.

Машинисты страны в большом долгу перед нами. Длительное время не удовлетворяются наши потребности в новых марках отечественных электровозов, на новые специальные вагоны, различные приспособления для перевозки грузов металлургической промышленности: аглоцетов, коксовых мелочей, разделанного мартеновского шлака. Есть надежда, что перевод машиностроительных предприятий на полный хозяйственный расчет поможет сдвинуть дело с мертвой точки.

Дальнейшее повышение производительности труда на железнодорожном транспорте комбината возможно только в том случае, если будет новая техника: более мощные поезда электровозов и новые большегрузные вагоны. Такие электровозы и вагоны позволят меньшим числом локомотивов и вагонов перевозить больший груз. Немаловажно и внедрение новых высокопроизводительных путевых машин на ремонт и текущем содержании железнодорожных путей. На сегодня для железнодорожников это самый трудный участок. Конечно, наше хозяйство находится в лучшем положении по уровню механизации, чем железнодорожники отрасли, но мы понимаем: останавливаться на достигнутом нельзя.

НАШЕ ОТНОСИТЕЛЬНО ХОРОШЕЕ положение — результат активной поисковой и внедрения передовых форм работы, постоянного внимания к социально-бытовому условиям работы в цехе пути. Здесь созданы специализированные ремонтные участки, оснащенные современным оборудованием. Построены мастерские с бытовыми помещениями и участковые гаражи для хранения путевой техники. Освоены высокопроизводительные машины для ремонта путей. Но и ручного труда в путевом хозяйстве еще много. Поэтому главное внимание специалистов направляется именно на этот участок.

В содружестве с транспортной и заводской наукой нам предстоит в ближайшие годы решить вопросы полной механизации труда путейцев. Нужно разработать и внедрить путеизмерительные комплексы для своевременного получения полной и достоверной информации о техническом состоянии железнодорожного пути, особенно на главных путях и перегонах. Это позволит вести плано-предупредительный ремонт железнодорожного полотна с полным исключением брака и аварий.

Что касается транспортной техники в хозяйстве движения, то самой серьезной проблемой на ближайшее время является оснащение машинистов и помощников машинистов дежурных по станции и

других работников совершенными средствами связи. Поступающие на комбинат переносные радиостанции типа «Транспорт» значительно уступают по техническим характеристикам своим предшественникам. Небольшой диапазон частот, недостаточная емкость питания приводят к тому, что при помощи этой радиостанции очень трудно управлять большим количеством транспортных объектов. Радиомехи создают опасность неправильных действий, которые чреваты несчастными случаями и авариями.

Предстоит также оснастить железнодорожные станции устройствами автоматической регистрации переговоров дежурного с машинистами локомотивов. Дело осложняется тем, что промышленность пока не выпускает для железнодорожного транспорта таких устройств. Надеемся все же, что в скором времени эта проблема тоже будет решена при помощи специалистов из ЦТД.

ЗАСЛУЖИВАЮТ ВНИМАНИЯ и проблемы дальнейшего развития вычислительной техники в железнодорожном хозяйстве. Пять лет назад совместными усилиями железнодорожников и специалистов АСУ сделан шаг вперед: создан вычислительный центр УЖДТ на базе вычислительной машины СМ-2. Он предназначался для автоматизированного учета вагонов парка МПС и грузов, поступающих на комбинат. С внедрением вычислительного центра и программы учета отменено около тридцати учетных форм, до этого заполнявшихся вручную. К сожалению, за прошедшие с той поры годы не удалось существенно расширить сферу этого автоматизированного учета, но все же с применением главной программы решены некоторые задачи. При помощи машины успешно решались проблемы по учету квитанций, розыску вагонов, получению информации о приходе грузов на Южноуральскую железную дорогу и передаче натурального места со станции Сортировочная, некоторые другие проблемы.

Не удалось пока решить две большие задачи по учету грузо-перевозок и эксплуатационной работы станции Сортировочная. Решения забуксовали на стадии внедрения, столкнувшись с низкой надежностью и недостаточным ресурсом вычислительной техники. И все

же перспективы здесь обнадеживающие. Закончено проектирование в ПКО информационно-вычислительного центра для новой вычислительной техники. В этом году предстоит построить здание ИВЦ.

Надеемся, что после пуска в эксплуатацию нового информационно-вычислительного центра нам удастся решить поставленные ранее задачи по развитию автоматизированных систем учета и информации и увязать ее с основной системой учета и отчетности, принятой на комбинате. Внедрение вычислительной техники позволит нам значительно сократить труд по ручному учету и повысить использование наших активных фондов: локомотивов и вагонов собственного парка и парка МПС.

Внедрение персональных компьютеров намечено в службе СЦБ, вагонном, локомотивном цехах. С помощью разрабатываемых программ будем учитывать технические средства, сроки их ремонта, их текущее содержание, обеспечение запасными частями. Кроме того, по плану реконструкции предусмотрено внедрение вычислительной техники на станциях Топливая, Гранитная, Кольцевая, Доломитовая, входящих в комплекс кислородно-конвертерного цеха.

ВПЕРВЫЕ В ОТРАСЛИ в тесном содружестве со специалистами ЦЛА, проектного института «Уралгипроруда» и железнодорожного хозяйства комбината спроектирована и поэтапно введена в эксплуатацию эффективная система дистанционного управления движением поездов. В текущем году намечается дополнить ее программным устройством для накопления и автоматической реализации маршрутов движения поездов по заранее заданной диспетчером программе.

На горном транспорте продолжается другая перспективная работа: оснащение составов звуковой и световой сигнализацией, а также устройствами дистанционной кантовки, что позволяет обходиться без помощников машинистов электровозов при перевозках руды.

В цехе пути будет продолжена работа по оснащению цеха новыми машинами и механизмами. Для этого намечено совместно с ЦЛМ УГМ изготовить второй путеукладочный кран, две гайковертные машины. Намечена реконструкция звенооборочной базы с установкой нового козлового крана и строительство гаража для путевой техники на станции Гранитная. С вводом этого гаража к 1991 году будет завершено оснащение участков цеха пути собственными базами для стоянки и ремонта путевой техники. Специалисты цеха разработали и в этом году начнут внедрять программу по укладке стрелочных переводов на сплошное металлическое основание в связи со значительным дефицитом переводных брусков.

Важнейший участок работы в настоящее время — внедрение хозяйственного расчета во всех звеньях железнодорожного хозяйства, значительное повышение уровня эксплуатации квалификации специалистов, общее повышение культуры производства.

Главное — пробудить в людях инициативу, желание работать творчески, чтобы чувство хозяина реализовывалось не только на словах, но и на деле.

А. КОСТИН,
начальник производственно-технического отдела
УЖДТ комбината.

Нам отвечают

Поднятые в статье от 7 марта 1989 года «Уходят из цеха люди» вопросы актуальны и решение их на железнодорожном транспорте и в цехе пути должно вестись более целенаправленно и действенно.

За последние годы на комбинате немало сделано в плане повышения престижности и закрепления профессии монтера пути. Это и широкое внедрение средств механизации — сегодня цех пути с самым высоким в отрасли уровнем технической

оснащенности, улучшение условий труда и производственного быта, повышение материальной заинтересованности трудящихся, введение дополнительных льгот для этой профессии.

Эти меры позволили, несмотря на значительное снижение численности персонала в цехе, содержать пути на комбинате в целом в удовлетворительном состоянии.

Однако продолжающаяся тенденция усложнения комплектования цеха пути кадрами требует новых подходов к организации ремонта и содержания железнодорожных путей. Прежде всего, это курс на дальнейшую механизацию путеремонтных работ. В текущем году комбинатом выделено около 1 миллиона рублей на приобретение новых высокопро-

изводительных машин. Кроме того, намечено непосредственно на базе цеха пути с помощью управления главного механика изготовить целый ряд собственных машин и механизмов.

Большой резерв в повышении эффективности ремонтных работ мы видим во внедрении бригадного под-ряда на ремонтных участках цеха пути. Намечено во II

квартале нынешнего года перевести на эту форму организации труда ряд участков цеха. Только что внедрена новая форма организации труда и оплаты по конечному результату в ремонтно-путевой колонне, что позволяет резко увеличить объем выполняемых работ при одновременном росте заработной платы трудящихся.

Усилиями управления ма-

териально-технического снабжения комбината на сегодня практически решены вопросы обеспечения в 1989 году путейцев материалами верхнего строения пути.

В настоящее время рассматривается вопрос об открытии отделения по подготовке специалистов по эксплуатации и содержанию железнодорожных путей на базе Магнитогорского индустриального техникума.

Е. СМЕРНОВ,
заместитель генерального
директора комбината.

«Уходят из цеха люди»