

Косогорец



ГАЗЕТА ТРУДОВОГО КОЛЛЕКТИВА
ПАО «КОСОГОРСКИЙ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД»
ОСНОВАНА В 1931 ГОДУ.

РАБОТА ЗАВОДА

Сентябрь: С ферромарганцем – вполне, С чугуном – немножко не...

По сообщению заместителя начальника производственного отдела Константина Ивановича Гурского за сентябрь производство ферромарганца на второй доменной печи составило 5 372 тонны. Выполнение плана - 101,4%. Плюс к плану 72 тонны.

По третьей доменной печи было запланировано выплавить 29 000 тонн чугуна. Фактическое производство 28 503 тонны, выполнение плана – 98,3%. Отклонение от плана – 497 тонн.

На октябрь запланировано по второй доменной печи производство 5 400 тонн ферромарганца с одной остановкой на планово-предупредительный ремонт.

По третьей доменной печи запланировано произвести общее количество 24 600 тонн чугуна, из них передельного чугуна – 8 600 тонн, литейного – 16 000 тонн.

ный цех обеспечен. Запасы кокса пополнены.

В наличии имеется юаровская и ушкатинская руда.

Подразделения завода обеспечены всем необходимым для работы в зимний период. Согласно программе работы в осенне-зимний период, составленной производственным отделом, все предписания выполнены. Всё заранее сделано, чтобы отработать зимний период без проблем.

Литейный цех с плановым заданием справился, продолжает выполнять программу по переплаву отсева ферромарганца.

ТЭЦ-ПВС и весь энергокомплекс отработал в сентябре безаварийно и без замечаний.

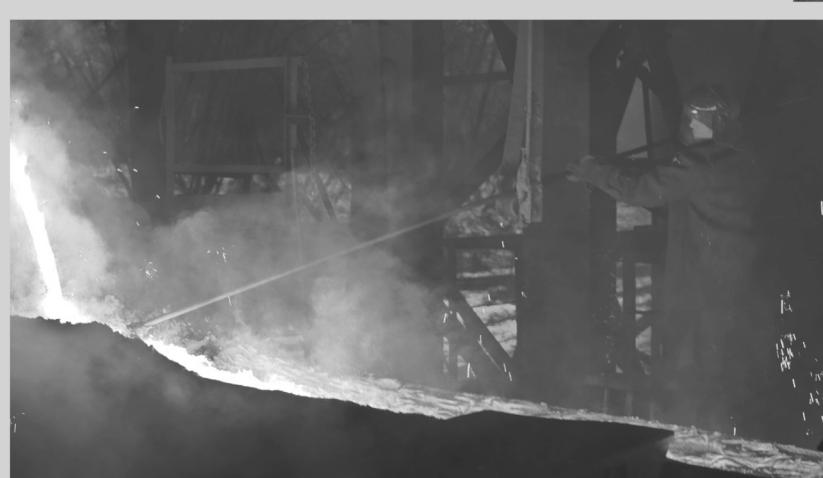


ям плановые задания выполнены.

Перед производством стоит задача искать целесообразные и рациональные подходы к работе, для того, чтобы улучшились экономические показатели, изыскивать варианты, которые способствовали бы экономии средств и материалов.

К тому же надо делать всё для того, чтобы работа доменного и других цехов была безаварийной. Безаварийная работа в последнее время привела к тому, что выполнение плана в среднем стало сто процентным ежемесячно.

Александр Житков,
Валерий Ходулин



Предусмотрена остановка на планово-предупредительный ремонт 12 октября.

Сырьём до нового года домен-

штатно отработали **ремонтно-строительное управление**, **ремонтно-механический цех**. По остальным цехам и подразделени-



Николай Заболоцкий

ОСЕННИЕ ПЕЙЗАЖИ

Под дождём

*Мой зонтик рвется, точно птица,
И вырывается, треща.
Шумит над миром и дымится
Сырая хижина дожда.
И я стою в переплетенье
Прохладных вытянутых тел,
Как будто дождик на мгновенье
Со мною сливаться захотел.*

Осеннее утро

*Обрываются речи влюблённых,
Улетает последний скворец.
Целый день осыпаются с кленов
Силуэты багровых сердец.
Что ты, осень, наделала с нами!
В красном золоте стынет земля.
Пламя скорби свистит под ногами,
Ворохами листвы шевеля.*

Последние канни

*Всё то, что сияло и пело,
В осенние скрылось леса,
И медленно дышат на тело
Последним теплом небеса.*

*Ползут по деревьям туманы,
Фонтаны умолкли в саду.
Одни неподвижные канни
Пылают у всех на виду.*

*Так, вытянув крылья, орлица
Стоит на уступе скалы,
И в клюве её шевелится
Огонь, выступая из мглы.*

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Знаю, что буду полезен Косогорскому металлургическому заводу

Интервью заместителя начальника железнодорожного цеха по технической части

Игоря Александровича Марчука.

- Игорь Александрович, расскажите о себе

- Родился в городе Алчевске, Луганской области, на Украине, в ноябре 1967 года. Там окончил школу, и, поскольку в семье все были железнодорожники, вопрос о выборе профессии не стоял.

В 1983 году поступил в Макеевский металлургический техникум. Учился по специальности «тепловозное хозяйство». В 1987 году окончил учёбу. Первая профессия – помощник машиниста тепловоза.

До призыва на военную службу полгода работал на Алчевском металлургическом комбинате – предприятии полного цикла, с годовой производительностью порядка 3,5 млн. тонн сортового проката и листа. АМК практически ровесник Косогорского металлургического завода.

Служил в Советской Армии с 1987 по 1989 год. Судьба распорядилась так, что служить довелось в железнодорожных войсках на Байкало-Амурской магистрали. Награждён медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали». После демобилизации поступил в Харьковскую Государственную академию железнодорожного транспорта, на заочное отделение.

В 1998 году окончил академию по специальности «локомотивное хозяйство» и получил диплом инженера-механика. За период обучения работал в железнодорожном цехе, в путевом хозяйстве, машинистом подъёмно-рихтовочной машины.

АМК, но, к сожалению, по техническому оснащению он как был, так и остался в начале прошлого века, то есть он не отвечал главному нынешнему требованию, перестал быть рентабельным.

– понятие очень жестокое. Он диктует свои условия, несмотря ни на что. Если предприятие рентабельное, значит, оно на плаву, если нерентабельное, то обречено.

под 80 лет.

Жаль, конечно, что потерян такой металлургический комбинат, как Алчевский. Впервые там в условиях действующего предприятия и, не останавливая процесс выпуска готовой продукции, за год был построен ипущен в эксплуатацию совершенно новый комплекс конвертерного производства стали. Это был прорыв в сроках строительства, в логистике, в обеспечении.

Сейчас АМК полностью остановлен. Сырьё не поступает, продукция не производится. Людям, а их осталось там процентов шестьдесят, платят ставку, но ставка эта очень низкая.

- Как вас здесь встретили?

- Всё было нормально. Здесь здоровая рабочая обстановка. Мне как специалисту, конечно, заметны отличия в организации ремонтно-технологических процессов в железнодорожном цехе, по ряду существенные.

Первое, что меня поразило: завод небольшой, компактный, отношения между людьми нормальные. Всё достойно, корректно, доброжелательно. Понятно, что некоторое время ушло, чтобы влиться в заводскую жизнь, постигнуть её особенности.

- Какие особенности вы увидели в применении своих знаний и опыта здесь? Над чем вы работаете сейчас?

- Если взять технические проблемы, то они практически ничем не отличаются от предприятий, на каких я работал, только они меньшего масштаба.

Точно также требуется ремонт локомотивов, точно также требуется ремонт другим техническим средствам.

Единственное коренное отличие: на



Были там и свои подводные камни, плюс частая смена собственников. Все эти экономические и другие факторы привели к тому, что в конце 2008 года было принято решение о полном сносе завода. Всего на заводе работали порядка 15 - 17 тыс. человек.

В течение 2009 года пять доменных, десять мартеновских печей цеха главного энергетика были ликвидированы и вы-

Пришлось перейти в подрядную железнодорожную организацию.

До отъезда на территорию Российской Федерации работал в Мариуполе в качестве подрядчика, на многих предприятиях, таких как Авдеевский коксохимический завод, комбинаты им.Ильича и «Азовсталь».

- Почему вы решили уйти с этих предприятий?

- Однозначно на этот вопрос трудно ответить. В связи с последними трагическими событиями в государстве очень тяжело стало обеспечивать выполнение договорных обязательств.

Получилось так, что связь между предприятиями нарушилась. Раньше металлургическая промышленность Украины была как единый организм. И когда этот организм стали резать «по живому», то часть предприятий практически остановила свою основную деятельность. Чрезвычайно трудно стало прогнозировать доставку материалов, перемещение людей. И, самое главное, исчезла возможность перемещения путевой и строительной техники между объектами.

Поэтому, основательно взвесив все факторы, я послал резюме на ПАО «Косогорский металлургический завод».

Был приглашён на собеседование. Видимо, мои ответы на поставленные вопросы удовлетворили требования руководства завода.

Сейчас членам нашей семьи выдали временное разрешение на проживание, в дальнейшем планируется получение гражданства РФ.

Но, конечно, основная часть жизни прошла на Украине, там осталась квартира, там осталась мама, которой уже



тех предприятиях, где я работал, было принято долговременное планирование работ по видам ремонта основных средств железнодорожного управления.

Окончание на стр. 3

С 1998 года пошёл на повышение, на руководящие должности. Был назначен начальником участка, работал заместителем, а потом и начальником железнодорожного цеха на АМК.

В 2008 году получил предложение перейти на другое предприятие, тоже полного металлургического цикла, в городе Макеевке Донецкой области, на должность заместителя директора по транспорту, там, где начинал свою учёбу.

Завод по мощности такой же, как и

везены на другие предприятия холдинга как в качестве оборудования, так и в качестве металломолота. Оставили только два передельных стана для выпуска мелкого сортамента продукции из привозной заготовки.

Всё это явилось результатом отсутствия финансирования на реконструкцию, отсутствия многих других факторов, необходимых для стабильной жизнедеятельности предприятия.

Современный рынок metallurgii

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Знаю, что буду полезен Косогорскому металлургическому заводу

Начало на стр. 2

Очень жёсткое финансовое планирование в течение периода: на месяц, на квартал, на полугодие и на год. Эта программа защищалась, естественно, она имела свои корректизы от первоначальных предложений, однако если она была утверждена, то за не освоение инвестиций люди лишались премий, доплат и даже должностей. То, что запланировали – обязательно должно было быть выполнено. Так техническая программа, обговоренная, аргументированная, доказанная и принятая, всегда подкреплялась финансово.

Хорошо это, или плохо – другой вопрос, но это, на мой взгляд, было несколько по-иному, нежели здесь.

Хотелось бы отметить, что руководители ПАО «КМЗ», живого завода, в сегодняшних условиях колоссальной нестабильности рынка, проявляют терпимость и гибкость в принятии решений, за что заслуживают глубокого уважения.

То, что ты производишь качественную продукцию – это важно. Но ещё важнее то, чтобы она была успешна при реализации на рынках сбыта. И завод, который в сложнейшей экономической

разно выражаясь, ещё один строгий, но справедливый начальник. Зима – тяжёлый период для обеспечения действующего производства. Зимой техника ведёт себя несколько по-иному, нежели летом.

Сейчас моя прямая обязанность – подготовить основные средства к работе в зимних условиях. Выполняются договоры по различным видам ремонтов. Сейчас подрядчики приступили к ремонту верхнего строения пути. Есть договоры по ремонту локомотивных агрегатов и узлов. Мы обязаны всеми способами обеспечить основное производство, в частности, доменное: получение сырья, отгрузку готовой продукции. Делать всё, чтобы заводской железнодорожный транспорт работал как единый живой организм.

- Сколько сейчас на линии тепловозов?

- Сейчас на линии в среднем днём семь единиц тепловозов, ночью – шесть. В резерве на сегодняшний день есть один локомотив. Но тут есть один технический нюанс: количество тепловозов небольшое, но все они практически разных модификаций. У нас есть четыре



на своих плечах, потому что технический уровень большинства монтёров пути не соответствует выполняемым ими задачам. Не потому, что они плохо стараются. Ведь можно стараться и не понимать, что ты делаешь. А в содержании верхнего строения пути этого допускать нельзя. Поэтому надо стремиться к более высокой квалификации.

- Вы человек многоопытный. Стаетесь ли вы передать свой опыт тем людям, с которыми работаете? Присутствует ли в вашем общении с людьми элемент обучения?

- Безусловно. Если мои советы, предложения применяются на практике, значит, я не зря работаю здесь. Вот уже второй год пошёл с тех пор, как мы предложили нашим руководителям, чтобы часть работ по капитальному ремонту пути не отдавать подрядчикам, а выполнять самим. Причём в свободное от основной работы время. Сделано это с той целью, чтобы как-то научить монтёров путей более производительной работе. Тем самым монтёры пути имеют дополнительную прибавку к заработной плате. Экономисты всё просчитали и проанализировали, руководство пошло навстречу, и люди работают, экономя заводские и зарабатывают свои деньги, приобретая при этом дополнительный опыт.

Пусть такая работа проводится пока не в полном объёме, не хватает инструмента, но это дело наживное. Главное то, что люди не проигрывают, а добавляют к своей зарплате честно заработанные деньги. В то же время они учатся работать, а это очень важно. Если ты отремонтировал железнодорожный путь, заменил элементы стрелочных переводов, ты уже чему-то научился, и в дальнейшем тебе будет легче.

- Игорь Александрович, вы стали заводчанином, ступили на новую страницу своей жизни. Вы уже нашли себя здесь, и есть возможность проявить себя.

- Считаю, что я сделал правильный выбор, хотя он и тяжёлый. Всё-таки мне не двадцать лет, менять жизнь в возрасте пятидесяти лет – это сложная задача. Приходится отрываться от корней, но судьба семьи всё же дороже.

Считаю, что мои знания, мой опыт и мои старания принесут пользу тому предприятию, на котором я сейчас работаю и на позициях которого стою. Я полностью поддерживаю его производственную стратегию, экономическую политику и его имидж. Я считаю, что в сложнейших экономических условиях мы все вместе должны сделать всё, чтобы удерживать и преумножать то, что на сегодняшний день достигнуто, и чтобы наше предприятие двигалось только вперёд.

Считаю, что я буду полезен Косогорскому металлургическому заводу и планирую вместе с ним и заводчанами отпраздновать его 150-летие.

**Александр Житков,
Валерий Ходулин**



обстановке обеспечивает людей работой, зарплатой, теплом, другими жизненными благами, является градообразующим предприятием.

Пока всё это есть, мы этого не замечаем. Но когда всё это исчезает, когда сегодня было, а завтра нет – это страшно. Я имею право об этом говорить, потому что прошёл через такой период в своей жизни. И это надо понимать и на своём месте прикладывать максимум усилий для исполнения своих обязанностей.

- Игорь Александрович, в вашем ведении сейчас техническая сторона деятельности железнодорожного цеха: ремонт тепловозов, их эксплуатация, состояние верхнего строения путей. Какие проблемы вы сейчас решаете?

- Сейчас перед нами стоят несколько очень важных задач. Впереди зима. А зима для железнодорожника – это, об-

тепловоза с электропередачей. А всего у нас двенадцать тепловозов. Из них по техническому состоянию на сегодняшний день могут обеспечивать перевозки восемь.

Ещё на двух проводим крупные ремонты агрегатов как своими силами, так и с привлечением подрядных организаций. В зиму обязаны войти с запасом тепловозов.

Наши тепловозы по техническим характеристикам нельзя применять унифицированно по всем циклам завода, например, теми, которые с электропередачей, нельзя производить маневровые операции под печами. Мы стараемся работать с учётом этих технических нюансов и делаем всё, чтобы доменное производство работало чётко, потому что от его стабильности зависит судьба завода и людей.

- Есть ли какие проблемы с верхним строением путей?

Что касается цеховых руководителей среднего звена, то хотелось бы отметить старшего мастера Е.А.Исаева.

Он, всего с двумя слесарями, выполняет ремонт крупных агрегатов локомотива и, тем самым, частично отказавшись от услуг подрядчиков, экономит деньги для завода.

Грамотный и исполнительный специалист, который руководит монтёрами пути – старший мастер Александр Капустин. Этот человек находится на своём месте. Он действительно держит всё

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллектив доменного цеха от всей души поздравляет с юбилеем почётного металлурга

ВЛАДИМИРА ИЛЬЧА ФИЛИППОВА,
ст. мастера участка разливочных машин ДЦ,
родившегося 9 октября.

С днём рождения
ПАВЛА ВАГИФОВИЧА ХАЛИЛОВА,
ст. мастера участка разливочных машин ДЦ,
родившегося 15 октября,

ВАЛЕРИЯ МИХАЙЛОВИЧА АЛЕНЧЕВА,
пом. начальника ДЦ по хозяйственным вопросам,
родившегося 18 октября.

Цеховой комитет профсоюзной организации завоудупраления тепло и сердечно поздравил с днём рождения члена профсоюза

ЛАРИСУ АНАТОЛЬЕВНУ КРАСНОВУ,
машиниста крана главного склада,
родившуюся 17 октября.

«Косогорец» присоединяется к добрым пожеланиям!

СУДОКУ

	5		4			1		3
4				8				5
		8	6	5		2	4	
				6				
2	4		7		1		5	6
				4				
3	2		1	6	5			
7			9					1
5	1			4		9		

ПОРТРЕТ С ДОСКИ ПОЧЁТА

Сергей Николаевич Комиссаров, охранник службы охраны

Родился 12 марта 1973 года в деревне Мало-Огарёвка, Тёпло-Огарёвского района Тульской области. После школы окончил СПТУ №39 в посёлке Тёплое по специальности «тракторист-машинист широкого профиля», школу ДОСААФ по специальности «водитель категории В и С». Затем был призван в ряды Советской Армии.

В его семье все мужчины были пограничниками, поэтому был очень доволен, узнав, что и ему уготована судьба пограничника.

Служил в пограничных войсках в Краснознамённом Северо-Западном пограничном округе, охранял границу на Кольском полуострове.

После демобилизации женился, переехал жить в Тулу.

Работал в «Тулгорводоканале» водителем. Потом перешёл в частное охранное предприятие. Пограничники для такой службы вполне подходили.

Прошёл соответствующую учёбу. Официально стал охранником-телохранителем. Проработал в этом качестве несколько лет.

Потом друзья из службы охраны КМЗ предложили перейти на Косогорский металлургический завод. Здесь и стабильность была понадёжней, и зарплата повыше. Это было в начале двухтысячных годов.

Сначала работал обычным контролёром. Потом предложили стать водителем начальника службы охраны Дмитрия Евгеньевича Игнатьева. В этой должности проработал несколько лет.

Затем вновь вернулся к исполнению обязанностей контролёра, а потом пошёл на повышение – стал охранником: здесь диапазон действия пошире.

А в настоящее время совмещает должности охранника и водителя. Не



раз бывал в командировках: ближнее зарубежье – Белоруссия, Казахстан, многие города России.

Служба протекает нормально. По словам Сергея – он доволен.

Но всё-таки охранная служба – она в чём-то сродни службе боевой. Особенно часто возникали моменты опасности на грани XX и XXI веков.

Обычно охранники сопровождали продукцию завода, располагаясь в деревянных теплушках, сооружённых на железнодорожных платформах.

Эти теплушкы делались на заводе силами РСУ.

В осенне-зимний период теплушки оборудовались металлическими печками, которые изготавливались в РМЦ.

Временное жильё утеплялось, за-

готавливались дрова, кокс для отопления, закупались продукты питания, предметы личной гигиены. Обязательной

принадлежностью охранников были и есть спальные мешки.

Для приготовления пищи в летнем варианте выдавались газовые плиты и пятититровые баллоны с газом. А зимой топились печки, и на них готовили горячую пищу.

В дороге дежурили по два-три часа, потом сменялись. На станциях, как правило, охранники выходят, осматривают вагоны с грузом, разминаются.

Раньше ездили по четыре человека. После проведённой оптимизации народу стало поменьше. Теперь ездят вдвоём. С напарником Валерием Пименовым больше года Сергей ездил вместе по маршруту до Липецка, сопровождали ферромарганец. Стало тяжелее, но ребята справляются: другого выхода нет. Надо заводу помогать, доставлять груз в целости и сохранности.

А любителей поживиться косогорским металлом было немало, да и сейчас они не перевелись. Для предотвращения хищений не раз приходилось буквально вступать в неравный бой. Как правило, отбивались.

Был такой случай. Сопровождали груз в Белоруссию, в город Минск. В пути следования от станции Плеханово

к станции Узловая есть самый «бандингский» переезд недалеко от станции Шатск. В том месте, где поезд идёт очень медленно, в вагон с грузом запрыгнули шесть человек. Что делать? Бывший пограничник (хотя бывших пограничников не бывает), решил действовать по обстановке. Пришлось самому выпрыгнуть из теплушкы, на ходу также запрыгнуть в вагон и в основном методом уговоров

предотвратить хищение груза. Грабители покинули вагон, и наши охранники с грузом поехали дальше.

Были и другие попытки, но заводская охрана всегда вставала поперёк намерениям любителей лёгкой на jaki. Сейчас подобных случаев стало поменьше, но всё равно бдительность не стоит терять.

Да и на заводе нарушители лезут в каждую дыру, приходится бегать за ними, разгонять, ловить. Иногда применять силу. Задержанных сдают в отдел полиции, и с ними разбираются уже там.

Бывает, что и заблудится спьяну человек, забредёт по железнодорожным путям. Таких выправаживают.

Мы уже говорили, что то дело, которым занимается Сергей Комиссаров, ему нравится. Менять свой образ жизни он не собирается, сохраняя в душе очень ценное чувство – преданность своему предприятию.

К тому же – романтика, познание мира. Сергей говорит, что если бы не его работа, вряд ли бы он увидел столько городов в России, в Белоруссии, в Казахстане, на Украине.

Пожелаем ему лёгких дорог, попутных ветров, крепких нервов и верных друзей.

Валерий Ходулин

Учредитель:
ПАО «КМЗ»

Адрес редакции:
300093, Россия, г. Тула, пос. Косая Гора,
Орловское шоссе, 4. Наш телефон: 24-39-54.
e-mail: press-centr@kmz-tula.ru

Редактор
Валерий Ходулин
Компьютерная вёрстка:
Денис Гастев

Отпечатано в ОАО «Типография «Труд».
302028, г. Орел, ул. Ленина, 1.
Тираж 750 экз. Заказ №

Газета выходит 3 раза в месяц.
Поступившие материалы не возвращаются.
Ответственность за точность фактов
несёт автор.