

ЭЛЕКТРОСПЛАВ

30 августа 2018 г.

№ 9

□ ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

Аванс по-новому

В конце июля работники комбината получили удивительные расчетные листки. Удивительны они были и временем выдачи (обычно выдаются перед самой зарплатой, а тут – перед авансом), и своим изменившимся, сокращенным видом, и тем, что расчет в них был показан с 1 по 15 число месяца. Известно, что многих людей пугают перемены, и они склонны видеть в новом что-то, что может только ухудшить существующий порядок. Вот и здесь далеко не все работники восприняли изменение суммы аванса благодушно (хотя эта сумма у большинства увеличилась). Брожение умов подтолкнуло нас встретиться с Оксаной Нефедовой, и.о. начальника отдела расчетов с работниками комбината.

– Изменения, по сути, небольшие, – ответила на наш вопрос о расчете зарплаты Оксана Викторовна. – Эти изменения связаны не с нашей прихотью, а с требованиями Трудового кодекса РФ. Просто Роструд и Минтруд РФ в очередной раз подтолкнули нас своими письмами (письмо Роструда от 26.09.2016 № ТЗ/5802-6-1 и письмо Минтруда от 10.08.2017 № 14-1/В-725) вчитаться в смысл Трудового кодекса и понять его буквально: выплачивать заработную плату не реже, чем два раза в месяц. Вот мы за первую половину месяца и стали тоже рассчитывать зарплату, а не тарифную ставку. А заработная плата высчитывается пропорционально отработанному времени.

По старому порядку аванс – это 50% голой тарифной ставки или оклада. Минтруд трактует начисление аванса по тарифным ставкам как «уменьшение размера заработной платы за первую половину месяца», и это может быть рассмотрено как дискриминация в сфере труда, ухудшение трудовых прав работников». Вот мы и ушли от «ухудшения трудовых прав работников», то есть, начали выплачивать за первую половину месяца зарплату. А это значит, что в аванс мы стали начислять и доплаты помимо голой тарифной ставки: за выслугу лет, ночные, вечерние, районный коэффициент и другие гарантированные работнику начисления. Соответственно, у большей части работников комбината сумма аванса увеличилась.

Но люди должны понимать, что сумма самой заработной платы от этого не изменилась. Зарплата за первую половину месяца – это часть той общей суммы, которая выйдет за месяц. Это значит, что работникам не изменили оклады и тарифы, не изменили какие-то доплаты. Все это как было установлено трудовым и коллективным договорами, так и осталось без изменений. Допустим, если человек раньше получал аванс 2 тысячи рублей, а зарплату 13 тысяч, а вместе это составляло ежемесячный доход 15 тысяч рублей, то сейчас ежемесячный доход также и останется 15 тысяч – только за первую половину месяца он получит 5 тысяч, а за вторую – 10 тысяч.

То, что зарплата повышается или не повышается, – это уже другая история, не имеющая отношения к расчету зарплаты за первую половину месяца.

Я не могу сказать, что понятия «аванс» больше нет. В обиходе зарплату за первую половину месяца можно называть как угодно, а в Трудовом кодексе такого понятия и не было. Это всегда считалось заработной платой за первую половину месяца. И по законодательству правильно производить ее расчет от фактически отработанных работником часов, в зависимости от его оклада или тарифа. Допустим, оклад 10 тысяч рублей. Делим его на 176,5 (все рабочие часы месяца), получаем среднечасовую зарплату 56,66 рублей, и умножаем на 80 (часы, отработанные в первой половине месяца). Оклад получится не 5 тысяч (как если бы разделили на два), а 4532,57 рублей. Потому что эта сумма пропорциональна именно отработанным часам.

Сложность у отдела труда возникла с начислением зарплаты за первую половину месяца сдельщикам, потому что наряды закрываются только в конце месяца, а за половину месяца сдельная оплата не закрывается. Тарифные ставки низкие, поэтому тут отталкивались от минимального размера оплаты труда (МРОТ), потому что в Трудовом кодексе сказано, что работодатель обязан платить заработную плату не меньше, чем МРОТ. В «расчетках» некоторых сдельщиков возникла такая статья, как «Аванс в счет оплаты за месяц». У них для расчета берется МРОТ – 11163 рубля (с учетом районного коэффициента), также делится на часы по графику (допустим, на 176,5). Если человек отработал полностью 80 часов, то умножится на 80, а если 20 – то на 20. Тут все так же, как и у тех, кто работает на окладах. Начисления практически у всех, у кого тарифные ставки не дотягивают до МРОТ, составили 5818 рублей. Потом, когда сдается наряды за месяц, у них зарплата получится явно больше.

В любом случае теперь аванс у большинства работников получился больше. Проиграли в этом плане только «окладники», у которых нет выслуги лет, – у них зарплата за первую половину месяца получилась несколько мень-



ше, чем до этого был аванс. Особенно ощутимо это будет при расчете за январь и май. У всех остальных работников данная сумма увеличилась. Если у рабочих раньше аванс был 1000–1900 рублей, то теперь составляет около пяти тысяч (5818 минус НДФЛ и профсоюзный взнос). Все это, конечно, если работник не заключил соглашения по питанию в столовой, у него нет алиментов, прочих удержаний по исполнительным документам, не написал заявление о перечислении заработной платы в счет погашения ссуды КВП. Обязательные удержания, безусловно, включены.

Единственно, в расчет зарплаты за первую половину месяца не входят выплаты стимулирующего характера (премии) и выплаты компенсационного характера (оплата за сверхурочную работу, за работу в выходные и нерабочие праздничные дни). Позиция Минтруда по данному вопросу такая, что все эти выплаты определяются по итогам месяца. В целом «расчетки» не изменились, только появились дополнительные «расчетки» за первую половину месяца, чтобы работникам было понятнее, как производится начисление. При этом, второй расчетный листок показывает расчет не только за вторую половину месяца, а за месяц в целом, и учитывает все начисления и удержания «расчетки» за первую половину месяца.

Работник должен понимать, что в целом за месяц размер заработной платы и методика ее расчета не изменились.

□ К ДНЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Железнодорожная «империя» ЧЭМК



Наш комбинат – это единый организм, где все взаимосвязано, где каждое подразделение и каждый сотрудник – неотъемлемая часть работы всего комбината, и определенные технологические переделы просто невозможно разделить. Но когда мы спросили заместителя генерального директора по железнодорожному транспорту Владимира Ивановича Козловцева о том, какие подразделения активнее всего участвуют в работе железнодорожного хозяйства комбината, он назвал четыре: цех ЖДТ, транспортный отдел, отдел учета и отгрузки ферросплавов (ОУиОФ), а также отдел контейнерных перевозок (ОКП). В этом материале о своей работе расскажут сами начальники этих подразделений!

ляется до потребителя, за что мы все в конечном итоге получаем заработную плату. Но отправка продукции – сложный процесс. Каждое вышеперечисленное подразделение контролирует и выполняет разные задачи: транспортный отдел – заключение договоров с собственниками подвижного состава и перевозчиком, цех железнодорожного транспорта – работа по обмену со станцией Электростанция ЮУЖД, подача вагонов на грузовые фронты выгрузки и погрузки, контроль времени нахождения вагонов на подъездном пути комбината, отдел контейнерных перевозок – учет контейнеров и фитинговых платформ, подача контейнеров под погрузку и оформление документов, отдел учета и оформление ферросплавов – прием вагона по схеме погрузки, проверка вагона по весу и оформление документов.

(Окончание на 2-й стр.)



– Все эти подразделения взаимосвязаны, – объясняет Владимир Иванович. – Одно звено выпадет, и все застопорится. Основа системы – в колесной паре, благодаря которой готовая продукция достав-

□ К ДНЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

Все это можно назвать целой железнодорожной «империей»! Я начинал работу в цехе ЖДТ в 1975 году, долгое время был начальником этого цеха, и могу сказать, что все эти подразделения выросли именно из цеха железнодорожного транспорта. Раньше весь процесс отправки готовой продукции лежал на цехе ЖДТ, так как в его составе были склады готовой продукции и ферросплавного и электродного производства, а также склад сырья. Сами склады находились на территории цехов, а весь учет и оформление шли через цех ЖДТ. Но жизнь менялась, и сначала мы передали электродному производству склад его готовой продукции, а потом и соответствующий склад – ферросплавного. Затем произошла реорганизация склада готовой продукции ферросплавного производства, откуда образовался ОУиОФ. Во время изменения структуры этого склада стала увеличиваться отгрузка готовой продукции контейнерами. Образовалась контейнерная площадка. Все это привело к тому, что из ОУиОФ выделилось новое отдельное подразделение – ОКП.

В 1990-е годы появились новые рынки, новые схемы перевозок, поэтому на комбинате был создан транспортный отдел. В его деятельности включалось руководство не только железнодорожным, но и автотранспортом, и изначально в его штате было всего 2–3 человека. Но с распадом МПС и переходом на отношения с ОАО «РЖД» произошли крупные изменения. Государственная компания «РЖД» раздала весь вагонный парк разным собственникам. Сегодня каждый вагон имеет свои «имя» и «фамилию», а также номер для учета и согласования с собственником. Использование каждого вагона, направление его движения и ставку надо согласовать с собственником. А стоимость эксплуатации вагона составляет приличную долю себестоимости нашей продукции. Поэтому наш транспортный отдел расширился и приобрел ту структуру и форму, которую имеет сейчас, чтобы обеспечивать перевозки сырья и готовой продукции.

Предлагаю послушать, что о своей работе расскажут сами начальники этих подразделений!

Алексей Александрович ФЕДУЛИН, начальник цеха ЖДТ



– Если смотреть структуру цеха, то цех ЖДТ состоит из трех основных служб: подвижного состава, эксплуатации и грузовой; а также трех вспомогательных: службы пути, службы СЦБ и группы по учету вагонов.

В ведении службы подвижного состава находятся локомотивы и железнодорожные краны. Локомотивы необходимы для обеспечения потребности комбината в железнодорожных перевозках ферросплавного и электродного производств, краны на железнодорожном ходу – для погрузки-выгрузки сырья и нужд путейцев. Кроме того, для тяжелых крупногабаритных грузов (до 80 тонн) имеется кран ЕДК-500. В случае массового подхода, во время складирования марганцевой руды, привезенной из ЮАР и Габона, используется и более современная техника: погрузчик MANTSINEN и погрузчики-манипуляторы Fuchs.

Подвижной состав ЧЭМК – это более 400 вагонов, из которых большая часть –

Железнодорожная «империя» ЧЭМК

полувагоны, платформы, платформы для тяжеловесной обрести («развалюхи»), думпкары и шлаковозы. Из этого числа еще недавно 119 вагонов имели право выхода на пути общего пользования. Но после принятия регламента Таможенного союза, по которому запрещено продление срока службы вагонов, большая часть из них подпала под запрет курсирования. Теперь они ездят только внутри комбината. На данный момент у ЧЭМК осталось всего 32 вагона, которые имеют право выхода на пути общего пользования.

К службе подвижного состава относятся еще и тепловозовое депо, которое отвечает за техническое состояние локомотивов, железнодорожных кранов и вагонов (как парка арендованных вагонов, так и внутреннего парка комбината).

Следующая служба – служба эксплуатации. Это управленцы: старший диспетчер, начальники смен, диспетчеры по станциям. Они занимаются оперативной работой, рассчитывают, как расставить подвижной состав на комбинате, обеспечивают все подразделения внутризаводскими перевозками: шлаковыми составами, сырьем, вагонами под погрузку готовой продукции. К службе эксплуатации можно добавить так называемый склад сырья, который занимается приходом на комбинат, учетом и последующей выдачей цехам прибывающего сырья.

Грузовая служба занимается выгрузкой вагонов, служба СЦБ – стрелочными переводами и электрохозяйством. Группа по учету вагонов – это те специалисты, которые ведут учет времени нахождения подвижного состава на ЧЭМК. Для этого на комбинате создана внутренняя компьютерная программа De train, с помощью которой в любой момент можно увидеть, когда и с чем вагон зашел, где был, стоял, выгружался, куда ушел и т.д.

Служба пути занимается текущим содержанием верхнего строения пути (рельсы, шпалы, скрепления) и стрелочных переводов в исправном состоянии для безаварийного и своевременного пропуска подвижного состава с горячими шлаками, с прибывающим сырьем и готовой продукцией.

На сегодняшний день в цехе ЖДТ трудится 450 человек, в том числе 68 ИТР (недоштат громадный). Основные профессии у нас – это: диспетчер, машинист тепловоза и его помощник, в связке с которыми работает составитель поездов. К основным профессиям отнесу монтеров пути (этих специалистов, к сожалению, очень не хватает), грузчиков по выгрузке шихтовых материалов, слесарей по ремонту подвижного состава, машинистов крана на ж/д ходу, операторов ЭВМ.

Алексей Николаевич ГОРЛОВ, начальник транспортного отдела



– Транспортный отдел является подразделением АО «ЧЭМК», в состав которого входит бюро оформления железнодорожных документов. В настоящий момент в транспортном отделе работают 10 человек: начальник отдела, заместитель начальника отдела, ведущий специалист, специалист по автотранспорту и три специалиста по расчетам; в бюро оформления железнодорожных документов: ведущий специалист и два специалиста.

Основными задачами транспортного отдела АО «ЧЭМК» являются: своевременная подготовка документов для заключения договоров со структурными подразделениями ОАО «РЖД», транспортно-экспедиционными организациями и контроль за выполнением условий этих договоров; оперативный учет наличия денежных средств на лицевых счетах АО «ЧЭМК» в ТехПД ЮУЖД; своевременная обработка финансовых документов, поступающих от сторонних транспортно-экспедиционных организаций; составление планов и отчетов по расходу денежных средств, необходимых для оплаты перевозок; своевременное оформление и отправка заказов в транспортно-экспедиционные организации на перевозку продукции в принадлежащих им вагонах и автотранспорте; своевременное оформление и подача заявок в ОАО «РЖД» на отгрузку продукции комбината железнодорожным транспортом; своевременное оформление железнодорожных документов, необходимых для отгрузки продукции АО «ЧЭМК»; учет и контроль над выполнением заказов и заявок на отгрузку продукции комбината; организация оказания услуг спецтехники, перевозок и спецперевозок автотранспортом, принадлежащим сторонним организациям.

По взаимодействию транспортного отдела с подразделениями комбината, в частности с цехом ЖДТ (в котором я отработал 13 лет), ОКП и ОУиОФ могу сказать, что четкое взаимодействие этих структур комбината – планирование со станцией, работа с собственниками подвижного состава, оформление документов (железнодорожные накладные, транспортные накладные (при автомобильных отправлениях) и внесение данных в эти документы) отделами ОКП и ОУиОФ являются основой в обороте железнодорожного и автомобильного транспорта на комбинате. В настоящий момент во всех этих подразделениях проведена работа по установке автоматизированной системы ЭТРАН ОАО «РЖД», обеспечивающей электронный формат оформления железнодорожных накладных вагонов и контейнеров. Это позволило сократить время на передачу нарочно документов из отдела в отдел и дальнейшую передачу на станцию Электростанция ЮУЖД.

На сегодня рынок собственников подвижного состава состоит из очень большого числа собственников, у каждого свои требования к использованию вагонов или контейнеров (время на погрузку, на выгрузку, направление отгрузки и роду груза), наша задача – организовать перевозку готовой продукции комбината до покупателя и перевозку сырья для производства ферросплавной продукции, максимально минимизируя все затраты, учитывая условия собственников подвижного состава и технические возможности комбината.

Елена Дмитриевна ЮШКОВА, начальник ОУиОФ



– Отдел учета и отгрузки ферросплавов состоит из трех подразделений: бюро учета, бюро оформления документов на автомашины и участок приемки и сдачи вагонов (УПИСВ), который непосредственно участвует в процессе отгрузки вагонов

с АО «ЧЭМК». На УПИСВ фактически работают 12 человек: начальник участка, инженеры и техники по учету. Основными задачами участка являются: взвешивание и осмотр порожних и груженых вагонов, поданных на железнодорожные весы станции Нижняя; оформление сопроводительных документов и сдача груженых вагонов с ферросплавной продукцией и шлаками на станцию Электростанция ЮУЖД.

УПИСВ производит контрольную проверку груженых вагонов и проверяет размещение и крепление груза в вагонах согласно технической документации.

Наши сотрудницы постоянно проходят обучение в ОАО «РЖД» и за последние два года освоили не только внутренние компьютерные программы De train и ZD cont, но и программу ЭТРАН ОАО «РЖД».

УПИСВ совместно с цехом ЖДТ и транспортным отделом участвует в работе по сокращению времени простоя вагонов в ожидании выхода с АО «ЧЭМК» на станцию Электростанция ЮУЖД.

Сергей Васильевич МАРТЫНОВ, начальник ОКП



– В ОКП четыре подразделения: участок отгрузки контейнеров, бюро оформления документов, электромеханический и транспортный участки. Работа наша схожа с работой ОУиОФ, но только мы занимаемся не вагонами, а контейнерами. Принимаем порожние контейнеры, отдаем их в цех, там их нагружают и возвращают нам. Мы эти контейнеры ставим на фитинговые платформы, оформляем дорожные документы и отправляем в порты.

Происходит это так. Производственный отдел дает сменное задание на сутки – отгрузить, допустим, 30 контейнеров: шестому цеху столько-то – для Южной Кореи, восьмому – столько-то для Нидерландов. Начальник смены согласно сменному заданию определяет нужные контейнеры и дает задание экспедитору, экспедитор ищет эти контейнеры на открытой площадке, где складываются все прибывшие на комбинат контейнеры, и руководит погрузкой на контейнеровоз. Грузим без перерыва днем и ночью. Контейнеровоз едет в цех на погрузку, где его загружают, после чего возвращается к нам. Если есть возможность, то ставим на фитинговую платформу, если нет – контейнер ожидает дальнейших решений.

Основными профессиями в ОКП можно назвать: машинистов крана, стропальщиков, экспедиторов, водителей, электромонтеров, слесарей, инженеров и техников по учету. Всего в отделе работает 52 человека, хотя по штату должно быть 87. Большая проблема с недостатком электромонтеров и слесарей, ведь надо обслуживать два козловых крана и четыре автомобильно-контейнеровоза.

ОКП – последний участок комбината, с которого ферросплавы отправляются иностранному потребителю. Здесь мы ставим пломбу на контейнеры и отправляем их автомобильным или железнодорожным транспортом в порт, откуда они попадают в разные страны: Японию, Мексику, Марокко, Италию, Турцию, Индию, Перу, Саудовскую Аравию, Аргентину и т.д.

Фото Александра КОНДЫРЕВА

КОМСОМОЛУ – 100

Продолжаем публиковать материалы рубрики, посвященной юбилею комсомола. Этот юбилей люди, с теплотой вспоминающие свою комсомольскую молодость, будут отмечать 29 октября 2018 года. Ведет рубрику член комбинатского оргкомитета «КОМСОМОЛУ – 100» Валерий Букрин.

Жил-был когда-то в составе электрометаллургического комбината литейный цех. Небольшой цех, относящийся к группе вспомогательных цехов, но необходимый для стабильной работы основных цехов комбината. Идея строительства этого цеха возникла у руководства будущего большого предприятия сразу же с пуском первого плавильного цеха, когда встала необходимость в разливочной посуде. Поэтому, вслед за первым плавильным цехом, был построен литейный цех, который в начале 1933 года выдал свою первую продукцию – чугунные изложницы для разлива ферросплавов. Трудовой коллектив цеха был небольшой 70–75 человек, но это был слаженный и дружный коллектив – вместе работали, вместе и отдыхали. Участвовали во всех мероприятиях, организуемых парткомом, профкомом и комитетом комсомола завода (впоследствии – электрометаллургического комбината).

Коллектив цеха неоднократно выходил победителем соцсоревнования среди цехов своей подгруппы, принимал активное участие во всех спортивных состязаниях (легкоатлетическая эстафета, футбол и др.). А внутри цеха между участками проводились соревнования по волейболу, шашкам и шахматам. А какой был хор в цехе! Участие в хоре принимал практи-

Неугасающий огонек

чески весь коллектив цеха. И запеваляли в хоре были начальник цеха Константин Константинович Карелин и модельщик Василий Иванович Рожков. Хор литейного цеха был постоянным победителем районных и городских смотров художественной самодеятельности.

Главными заводилами и организаторами в проведении всех цеховых и заводских мероприятий была молодежь – комсомольцы. Комсомольская организация цеха была немногочисленная, не больше 10–12 членов ВЛКСМ, но это были активные, жизнерадостные, задорные ребята, полные энтузиазма. Поездки в колхоз на прополку и уборку урожая они превращали в праздник. Двое активных комсомольцев Владимир Ильич Панфилов и Галей Фаткулович Махмутов до сих пор работают на комбинате и не представляют своей жизни вне стен родного предприятия. Оба пришли в литейный цех комбината молодыми ребятами, сразу после службы в рядах Советской Армии. Пришли без опыта работы, но с огромным желанием приобрести хорошую специальность. И у них всё получилось. Благодаря своему

упорству и настойчивости они превратились в высококвалифицированных специалистов.

Галей Фаткулович Махмутов стал obrубщиком фасонного литья и газовщиком, и только ему руководство цеха доверяло самую сложную и ответственную работу. Владимир Ильич Панфилов прошёл трудовой путь от формовщика до бригадира модельного участка, а после окончания ЧПИ (ныне ЮУрГУ) – от старшего мастера формовочного участка до начальника литейного цеха.

А в молодые годы они принимали самое активное участие в жизни комсомольской организации цеха: Панфилов был секретарем комсомольской организации цеха, а Махмутов – заместителем комсорга. При их непосредственном участии любое дело, порученное руководством цеха или комитетом комсомола комбината, было достойно организовано и выполнено. Комсомольский задор в этих, уже умудренных опытом жизни мужчинах сохранился и до сих пор. Их души и сердца и сейчас молоды, а в глазах светится неугасающий огонек.



Я от души поздравляю их и всех бывших комсомольцев литейного цеха и всего комбината с предстоящим праздником, отголоском нашей юности, – 100-летием комсомола, а Галей Фаткуловича Махмутова еще и с 45-летием непрерывной добросовестной работы на комбинате. Хочется сказать ему большое человеческое спасибо и пожелать удачи, крепкого здоровья и отличного настроения!

С уважением к сегодняшнему молодому поколению и благодарностью к соратникам по комсомолу «ЧЭМК»

**секретарь комсомольской организации литейного цеха «ЧЭМК»
Галина ДАДУШ**

СПОРТ

Перетягивание каната, подтягивание, прыжки на скакалке...

...А также дартс, стритбол, броски в баскетбольное кольцо – все это программа Дня физкультурника, празднование которого состоялось 9 августа на стадионе гимназии № 23, и было организовано администрацией Калининского района Челябинска. В спортивно-массовом мероприятии приняли участие и представители спортивной комиссии профкома нашего комбината: Михаил Долгушев, Константин Мешков, Сергей Мещеряков, Анна Камышева, Кирилл Камышев, Мария Турукина, Марина Мехренина, Руслан Латыпов, Антон Еремеев и Дмитрий Потапенков.



Все остальные медали – серебряного достоинства. II места заняли: в дартсе – Михаил Долгушев, в подтягивании – Сергей Мещеряков, по броскам в баскетбольное кольцо – Руслан Латыпов.

I место в этом году наши заняли в самом престижном виде этих состязаний – перетягивании каната! Кто-то из соперников во время соревнования в сердцах, а может в шутку, даже воскликнул: «Так не честно. Они же «надутые»! Уберите их с площадки!». Но это их проблемы – должны были понимать, что соревнуются с суровыми челябинскими металлургами, а в «огненной» профессии часто встречаются настоящие богатыри! Еще одно «золото» у нас – в прыжках на скакалке. Его завоевала Мария Турукина.

Бег

Традиционно в начале августа (в этом году – 11 числа) в парке им. Ю. Гагарина проходит городской сверхмарафон «Самопреодоление». В последние годы в нем участвуют и труженики ЧЭМК. В этой заметке мы расскажем об одной из них – Гузель Хамидуллиной, начальнике службы техподдержки УИТ, которая нынче преодолела дистанцию 50 км!

– Сверхмарафон 50 км я пробежала уже второй раз! – рассказывает Гузель. – Первый раз бегала в 2014 году. Вообще мне нравятся эти соревнования. Их и соревнованиями-то не назовешь – тут бегаешь для себя, чтобы не кому-то другому доказать что-то, а прежде всего самому себе, что можешь это сделать. Сверхмарафон так и называется – «Самопреодоление». Здесь не участвуют профессионалы – одни любители. Во время этих забегов среди участников царит дружественная атмосфера, все подбадривают друг друга!

Я ведь спортом раньше вообще не занималась! После отпуска по уходу за первым ребенком меня позвали сюда поучаствовать друзья. Привлекло, что в этой компании никто не пьет, не курит, а наоборот – ведут здоровый образ жизни, бегают. Здесь ведь еще проводятся ежемесячные забеги на 2 мили, четыре раза в год – полумарафоны (21,1 км). Сначала я и бегала эти дистанции, и мне понравилось! В какой-то момент решила, что созрела для сверхмарафона. Но боялась, конечно, – думала, что сойду с дистанции, если что-то пойдет не так. Друзья бегали полумарафоны, из них только один парень решился тоже пробежать 50 км. Но у меня получилось!



Потом я родила второго ребенка, и вот, после декретного отпуска, вернулась на беговую дорожку. Решила, что раз получилось пробежать в первый раз – получится и во второй. Хотя мало тренировалась перед этим, потому что двое детей, младший – совсем маленький. Во время сверхмарафона сколько могла бежала, потом поняла, что успеваю уложиться в контрольное время, начала беречься – на тяжелых участках переходила на шаг. В этот раз бежать было физически легче. Видимо, поэтому люди и втягиваются в эти соревнования. Я тоже планирую бегать и дальше, сколько здоровье позволит. А, как мы видим на примерах, бегать можно очень долго!

Смотрю там на бабушек, 70-летних женщин, которые тоже пробегают 50 и даже 100 км! На дистанции

ведь установлено контрольное время (50 км – 6 часов, 100 км – 12 часов), и они укладываются в него! Это меня вдохновляет. Хочу быть в старости такой же, как они. Хочу, чтобы мои дети тоже росли спортивными. Старшего, 7-летнего Рауля, уже приобщаю к спорту – вместе с ним бегали здесь дистанцию 1 миль.

Добавим, что 11 августа также пробежал 50 км (5-й раз в своей жизни) работник ПКУ Тимур Ахмедьянов и 100 км (4-й раз в своей жизни) работник ПКУ Петр Новожилов. Ветеран ЧЭМК Виктор Иванович Вершинин, несмотря на возраст (72 года), тоже продолжает активно бегать. Выйдя на пенсию, он замахнулся на более длинные дистанции, нежели в молодости, и стал каждый год пробегать сверхмарафон. В этом году 50 км Виктор Иванович пробежал уже в 11-й раз!

Велоспорт

Евгений Калмыков (работник цеха № 2) 12 августа поучаствовал в марафоне другого вида спорта – велогонке кросс-кантри «Большой камень-2018», прошедшей близ Верхнего Уфалея. Эти соревнования являлись этапом Кубка велосипедных марафонов России и официально проходили в статусе Всероссийских. Сюда съехались профессионалы и любители велоспорта со всей страны, и в такой компании доказать самому себе, что способен на пределе сил преодолеть два круга по 43 км на изнурительной трассе – большое дело! Грейдерные, технологические и лесные грунтовые дороги с плавными подъемами и спусками сменялись тяжелыми горными участками, с которых открывались виды умопомрачительной красоты на природу Южного Урала. На эту красоту Калмыков налюбовался в прошлом году, когда на этих же соревнованиях, пройдя один круг, решил остановиться. Упорство, присущее спортсменам, заставило Евгения вернуться сюда в этом году и пройти гонку до конца. В итоге он – 30-й в своей категории, но разве результат – самое важное?



Футбол

Футбольная команда «Металлург-ЧЭМК» 21–22 июля достойно представила наше предприятие в Магнитогорске на ежегодном Кубке металлурга. Ребята изначально попали в «группу смерти», как говорят в спорте, т.е. в такую группу, где собрались самые титулованные команды (чемпионы и призеры этого же турнира прошлых лет). Сыграли вничью 0:0 с прошлогодним чемпионом «ОСК» (Магнитогорск), выиграли 1:0 у одного призера, «Трои» (Костанай), и проиграли 0:1 другому – «Магнитка Юнайтед» (Магнитогорск). В 1/8 попали на «Русшпалу» (Орск), основное время игры с которой закончилось нулевой ничьей. В послематчевых пенальти наши ребята оказались фартовой и вышли в 1/4. Но на этой стадии уступили 0:2 «Атлетике» (Уфа), который в итоге стал победителем турнира.

18 августа «Металлург» успешно участвовал в однодневном городском турнире по мини-футболу (5x5) «Летний кубок», который прошел в Саду Победы. В турнире приняло участие 7 команд, представители ЧЭМК дошли до финала, где в серии послематчевых пенальти победили «УралЭнерго», завоевав первый трофей в этом году!

В круговом этапе турнира «Футбольное лето» (проходит в Саду Победы), в котором наши ребята участвуют с июня, «Металлург» занял 6 место. 26 августа для нашей команды начался плей-офф этого турнира. В этот день в 1/16 финала электрометаллурги выиграли 9:4 у команды «Гриффиндор».

Впереди, в 1/8, матч со «Слизерином»... Извиняемся, т.к. в турнире больше не осталось фанатов «Гарри Поттера», играем с командой, название которой лучше греет душу отечественного болельщика – «ТЭЦ». Ну а в сентябре – начало двух больших городских турниров, в которых «Металлург» традиционно примет участие: по мини-футболу (продлится до октября) и регулярного любительского чемпионата «8x8» (продлится до будущей весны).



□ ЛЕТОПИСЬ КОМБИНАТА

Продолжая рассказ о первых лауреатах Сталинской премии Южного Урала, необходимо сказать о талантливом инженер-металлурге Михаиле Юрьевиче Байчере. Как и остальные первые специалисты ферросплавного производства, он принимал непосредственное участие в пусковых работах в цехе № 1 ЧФЗ, а в 1933–1934 гг. руководил сдачей в эксплуатацию и расширением объёмов готовой продукции электродного производства. С 1937 по 1939 г. Михаил Байчер был главным инженером ЧФЗ, принимал активное участие в реконструкции технологического процесса цеха № 1 и вводе в работу нового оборудования цеха № 2. В 1939 г. плодотворная деятельность инженера М.Ю. Байчера была оценена советским правительством – Михаил Юрьевич был награждён орденом Трудового Красного Знамени. Летом 1939 г. его перевели в Москву в народный комиссариат (нынешний аналог министерства) электропромышленности. Но и после переезда в столицу Михаил Юрьевич периодически приезжал в Челябинск и консультировал главного инженера ЧФЗ Николая Деханова по вопросам производства малоуглеродистого феррохрома.

В этих работах оба специалиста получали постоянную поддержку директора завода Александра Ивановича Сухорукова. Читатель знает, что результатом напряжённой и плодотворной работы специалистов ЧФЗ стало награждение в марте 1941 года трёх челябинских инженеров-ферросплавщиков Сталинской премией.

Специалистов-металлургов всегда поражала повышенная работоспособность инженера-конструктора Михаила Байчера, его способность проводить в уме сложные математические расчёты и сообщать готовый результат буквально в считанные секунды. И это при том, что специалисты проводили подобные расчёты на бумаге за пять-семь минут. Уже в годы Великой Отечественной войны, перед пуском в работу первой электропечи на вновь вводимом Актюбинском заводе ферросплавов,

Первые среди лучших

(Окончание. Начало в № 8, 2018 г.)



А.И. Сухоруков



М.Ю. Байчер



Н.М. Деханов

Михаил Юрьевич обнаружил ошибку в технологическом процессе, которая могла свести к нулю многомесячную работу строителей, монтажников и технологов. Порядок проведения операций по исправлению обнаруженной ошибки инженер Байчер записал карандашом на стене, и эта запись послужила основой работ, после окончания которых технологи провели успешно первую плавку 20 января 1943 г. на Актюбинском заводе ферросплавов.

После окончания Великой Отечественной войны Михаил Юрьевич Байчер как главный конструктор специализированного конструкторского бюро союзного треста «Электрочел» принимал участие в пуске заводов ферросплавов в странах социалистического содружества, в частности в Чехословакии и Польше. Умер Михаил Юрьевич Байчер в 1973 году.

После перевода в Москву главного инженера ЧФЗ М.Ю. Байчера его должность принял Николай Михайлович Деханов. После окончания Ленинградского металлургического института, в марте 1933 года, молодой инженер-металлург

Николай Деханов прибыл в Челябинск и начал свою трудовую деятельность на ферросплавном производстве. Большой багаж теоретических знаний в области производства ферросплавов, аналитического склад ума, понимание тонкостей и особенностей технологического процесса позволили инженеру Деханову как специалисту освоить практически без брака производство ферросплавов. В 30 лет он стал главным инженером, а в 32 года, в мае 1941 года, в канун Великой Отечественной войны, Председатель Совета народных комиссаров Союза ССР (аналог нынешнего Председателя кабинета министров Российской Федерации) И.В. Сталин даёт согласие на утверждение кандидатуры Николая Михайловича Деханова на должность директора Челябинского ферросплавного завода – одного из важнейших предприятий чёрной металлургии Советского Союза.

В ходе Великой Отечественной войны ЧФЗ был основным и стабильным поставщиком ферросплавов для предприятий чёрной металлургии Урала, Сибири и

Дальнего Востока. В надёжной и ритмичной работе предприятия есть и заслуга его директора, который весной победного 1945 года был удостоен высшей награды Советского Союза – ордена Ленина. В июне 1949 года Николай Михайлович был назначен директором Челябинского металлургического завода, а в 1951 году он получает новое назначение и становится директором Актюбинского завода ферросплавов. На новом месте директор завода инженер-металлург Деханов участвует в налаживании и пуске новой для предприятия технологической линии по выпуску ферротитана.

Находясь на производстве, Николай Деханов вёл большой объём научно-практической работы. Его перу принадлежало много научных работ, которые были высоко оценены специалистами-металлургами как в конце 30-х гг., так и через тридцать лет, в начале 70-х гг. XX столетия. Это такие работы, как «Новый способ производства рафинированного феррохрома» и «Производство ферросиликокальция непрерывным одностадийным углевосстановительным процессом в мощных электропечах».

Большой объём теоретических и практических знаний позволили Николаю Михайловичу успешно защитить кандидатскую, а затем в 1967 году и докторскую диссертацию, когда ему после успешной защиты диссертации была присвоена научная степень доктора технических наук. Организатор ферросплавного производства, инженер-практик металлургического производства, дважды лауреат Сталинской премии (1941 и 1950 гг.) Николай Михайлович Деханов ушёл из жизни в 2001 году. Это произошло через двадцать лет после смерти в 1981 году его товарища и коллеги по ферросплавному производству – Сухорукова Александра Ивановича.

Борис ШМЫРОВ

Примечание: к сожалению, лучшим качеством фотографий редакция не располагает.

□ ЮБИЛЯРЫ

Коллектив ЛЭК поздравляет с юбилеем заместителя начальника лаборатории

**ЛАРИСУ ЮРЬЕВНУ
НОВГОРОДЦЕВУ**



Лариса Юрьевна работает на комбинате в лаборатории экологического контроля 26 лет. С 1992 года – начальником группы, а с 2012 – заместителем начальника лаборатории. Внимательна, доброжелательна к людям, равнодушна к их проблемам, всегда выслушает и поможет.

Лариса Юрьевна! Коллектив ЛЭК желает Вам вечной весны в душе, житейских благ, внимания и заботы близких. Оставайтесь такой же неповторимой и очаровательной.

*Пусть жизнь наполняется красками,
Желаем черпать в ней одно вдохновенье,
Мгновенья всегда пусть будут прекрасными,
Успеха, здоровья Вам. С днем рождения!*

Коллектив УВиПФ цеха № 7 поздравляет с 60-летием неосвобожденного бригадира бригады слесарей-ремонтников **ЕВГЕНИЯ ВИКТОРОВИЧА НИКОЛАЕВА**



На ЧЭМК (в 5-м цехе) Евгений Викторович трудится с 1992 года. Это незаменимый специалист, слесарь с золотыми руками, как его называют в коллективе. Душевный, скромный человек, великодушный наставник. Под его руководством бригада всегда знает что делать, работает сплоченно, оборудование цеха – в порядке.

Желаем Вам, Евгений Викторович, крепкого здоровья, успехов в труде и чтобы Ваши желания сбывались!

□ ДЕТСКИЙ МИР



– В этот раз было уже более трехсот детей, а ведь 15 лет назад мы насчитывали всего 90–100 первоклассников! Как видим, материнский капитал свое дело сделал, потому что сейчас мы наблюдаем бэби-бум. Этот театр становится уже маловат для данного праздника. Там 370 мест, и если раньше вместе с детьми в зале помещались и родители, то сейчас родители находят место в лучшем случае на балконе.

Мероприятие получило хороший отклик. Некоторые родители, а также журналисты челябинских телекомпаний, бывавшие на Дне первоклассника ЧЭМК прошлых лет, отмечают, что нынешний праздник стал лучшим. Этому способствовал необычный формат представления, ведь спектакль был интерактивным, т.е. в виде игры со зрителем, и многие дети оказались непосредственными участниками сказочных событий. Они бегали по сцене вместе с волшебными персонажами, скакали, кричали от восторга!

По традиции на празднике не забыли про именинников этого дня, которые получили дополнительные подарки и поздравления от всего зала, а после спектакля уже абсолютно все пришедшие первоклассники получили в подарок от ЧЭМК шоколадки, воздушные шары и свои первые школьные ранцы. Каждый ребенок выбирал ранец себе по вкусу (было по три вида для мальчиков и для девочек). Рюкзаки включали и наполнение школьной канцелярией: дневник, тетрадки, альбом, пенал, карандаши, краски, пластилин и др.

Остается только всем детям, впервые переступающим порог школы, пожелать успехов в открывающемся для них мире учебы.

Фото Евгения РЕМИЗОВА
и Александра КОНДЫРЕВА



16+ ЕЖЕМЕСЯЧНАЯ ГАЗЕТА

ЭЛЕКТРОСПЛАВ

Зарегистрирована в Уральском территориальном управлении Министерства РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовой информации (ПИ № 11-0338)
21 сентября 2000 г.

Учредитель (соучредители) и издатель – АО «Челябинский электрометаллургический комбинат», 454081, г. Челябинск, ул. Героев Танкограда, 80п, строение 80. Распространяется бесплатно

Главный редактор **М.Ю. ДОРНИН**

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
454081, г. Челябинск,
здание з/у ЧЭМК, корп. 2, к. 208.
Тел.: 779-24-67; 71-61 (внутр.)
www.chemk.ru/about/social
elektrosplav@mail.ru

Тираж 1000 экз. Заказ № 3492.

Подписано в печать по графику и фактически в 18 часов 29.08.2018 г. Отпечатано в ОАО «Челябинский Дом печати», 454080, г. Челябинск, Свердловский пр., 60.