

3
НА ПУТИ
К «УМНОМУ КАРЬЕРУ»

Автоматизация
производства



13
БЕСЦЕННЫЕ СОВЕТЫ
НАСТАВНИКА

Рассказ
о человеке труда



16
МОЩЬ
ПРЕДПРИЯТИЯ

Апгрейд
технического парка



BOGATYR.KZ

№10 (0020)
октябрь 2020 г.

корпоративное издание

BPS

«BOGATYR PRODUCTION SYSTEM» – основа эффективного производства

ГЛАВНАЯ ТЕМА



Эффективность современного производства наряду с передовыми технологиями и новейшим оборудованием напрямую зависит от производственной системы, принятой на предприятии. В компании «Богатырь Комир» это хорошо понимают, а потому еще в 2014 году приняли решение о развертывании собственной производственной системы, получившей название «Bogaty Production System» (BPS). Разработанная система вобрала в себя все самое лучшее и передовое из практики и философии мировых лидеров в этой области. Базовым принципом производственной системы BPS стал тезис о том, что подходить к внедрению производственной системы необходимо комплексно, системно и охватывая все ее компоненты. Ключевыми элементами BPS являются: безопасность и охрана труда, качество и технологии, персонал, а также себестоимость. Все это в совокупности позволяет достичь высокой эффективности производства и намеченных результатов.



НА ПРОТЯЖЕНИИ НЕСКОЛЬКИХ ЛЕТ
В КОМПАНИИ «БОГАТЫРЬ КОМИР»
УСПЕШНО ВНЕДРЯЕТСЯ ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ СИСТЕМА
«BOGATYR PRODUCTION SYSTEM» (BPS).
ВЕДУЩИМ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕМ, КУРИРУЮЩИМ
ЭТО ВАЖНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РАБОТЫ,
ЯВЛЯЕТСЯ ДИРЕКЦИЯ ПО РАЗВИТИЮ
ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ.
О ТОМ, КАК КОМПАНИЯ ПРИШЛА К РАЗРАБОТКЕ
СОБСТВЕННОЙ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ
И ЕЕ ОСНОВНЫХ ЭЛЕМЕНТАХ НАМ РАССКАЗАЛ
ДИРЕКТОР ДИРЕКЦИИ ПО РАЗВИТИЮ
ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ
НУРЖАН БАТЫРХАНОВИЧ
БАТЫРХАНОВ.

«BOGATYR PRODUCTION SYSTEM»: СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ – КАК КЛЮЧ К РАЗВИТИЮ

– Нуржан Батырханович, расскажите, пожалуйста, об основных этапах создания производственной системы «Bogaty Production System» (BPS).

– К разработке и созданию собственной производственной системы, отвечающей специфике нашего производства, компания шла поэтапно, перенимая лучшее из мирового опыта. Итогом многолетней работы в этом направлении стало создание в 2013 году дирекции по развитию производственной системы, объединившей два подразделения: группу проекта Lean Six Sigma и отдел по развитию производственной системы. До этого момента каждая из этих подразделений вела свое отдельное направление – группа проекта LSS обеспечивала развитие программы LSS, отдел по развитию производственной системы адаптировал опыт внедрения инструментов производственной системы Русал. И уже в 2014 году руководство компании «Богатырь Комир» приняло решение о развертывании собственной системы BPS. В середине 2015 года в компании начинается внедрение системы 5S. А в 2017 году был завершён этап развертывания производственной системы BPS, и Товарищество перешло к дальнейшему ее развитию.

– А что собственно включает в себя понятие производственная система «Bogaty Production System» (BPS)?

– «Bogaty Production System» – это производственная система,

обеспечивающая эффективный выпуск продукции через постоянное совершенствование культуры производства, развитие и эффективное взаимодействие элементов производственной системы. Ключевыми элементами системы являются: безопасность и охрана труда, качество и технологии, персонал, себестоимость. К одним из главных составляющих относится безопасность и охрана труда, которая включает процессы управления охраной труда, промышленной и пожарной безопасностью, безопасностью на транспорте. Важными факторами современного производства остаются также уровень управления качеством и технологическое обеспечение. Определяющим для эффективности производства стало и вовлеченность персонала в процесс непрерывных улучшений. Ощутимо влияет на себестоимость продукции производства механизм управления затратами. И если сложить все вышеперечисленное, образуется своеобразная система оценки эффективности современного производства. При этом особо отмечу, эффективность одного из элементов системы не должна снижать показатель эффективности других.

– На каких принципах базируется производственная система «Bogaty Production System» (BPS)?

– Основополагающим принципом производственной системы «Bogaty Production System» является принцип процессного подхода. Он определяет деятельность предприятия как сеть

взаимосвязанных бизнес-процессов, результаты которых ориентированы на требования заказчиков. Второй фундаментальный принцип BPS – это проектное управление, означающий способ и механизм достижения поставленных задач и целей. Еще одним базовым принципом BPS стала Интегрированная система менеджмента, объединяющая требования к бизнес-процессам в области качества продукции, профессиональной безопасности, охраны окружающей среды, энергоменеджмента. Комплексно и в неразрывной связи между собой следует рассматривать принцип непрерывных улучшений и принцип реализации творческого потенциала и инициатив работников. Первый подразумевает применение инструментов и методов концепций «Бережливое производство», «6 Sigma», а также передового опыта других предприятий. Второй – максимальное вовлечение сотрудников в процесс улучшений с использованием их интеллектуального потенциала и профессиональных компетенций.

– Основная миссия производственной системы Bogaty Production System» (BPS)?

– Стратегические цели производственной системы Bogaty Production System» (BPS) заключаются в достижении максимальной степени безопасности производства, высокого качества труда и производимой продукции, а также ее низкой стоимости. Канат АЛДАБАЕВ.





НА ПУТИ К «УМНОМУ КАРЬЕРУ»

К ОДНИМ ИЗ НАИБОЛЕЕ КРУПНЫХ ПРОЕКТОВ, РЕАЛИЗУЕМЫХ ДИРЕКЦИЕЙ ПО РАЗВИТИЮ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ, СОВМЕСТНО С ДРУГИМИ СТРУКТУРНЫМИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМИ КОМПАНИИ, ОТНОСИТСЯ ПРОЕКТ «SMART QUARRY» («УМНЫЙ КАРЬЕР»).

Согласно проекту, предполагается создать единую автоматизированную систему управления производственными процессами подготовки, добычи и отгрузки угля, обработки и анализа данных угольного разреза с передачей информации в режиме реального времени пользователям системы. Что в свою очередь, позволит значительно повысить эффективность процессов производства и соответственно мощности предприятия. Проект «Smart Quarry» объединяет три основных направления, поэтапно реализуемых в настоящее время: программно-технический комплекс для проектирования буровзрывных работ Blast Maker, автоматизированную систему управления горнотранспортным комплексом (АСУ ГТК), и наконец, проект перехода на циклично-поточную технологию добычи, усреднения и транспортировки угля (ЦПТ) на разрезе «Богатырь». Сегодня мы расскажем об одном из них – комплексе для контроля и управления проектированием и ведением буровзрывных работ Blast Maker. Данный комплекс позволит интегрировать работу подразделений предприятия, в частности, маркшейдерской и геологической служб, а также участка буровзрывных работ. Он включает в себя: набор технических средств по сбору и обработке данных о свойствах массива горных пород, программное обеспечение для обработки поступивших данных, моделирования и анализа буровзрывных работ, программное обеспечение для выполнения контроля технологических параметров буровзрывных

работ в полевых условиях. Используя данные полученные с каждого бурового станка, оснащенного специальными датчиками (глубины, вращения, осевого давления, угла наклона и др.), можно будет в режиме реального времени контролировать процесс бурения, изучать свойства массива горных пород и непрерывно отслеживать динамику их изменения в пределах карьерного поля. Также на основе полученных данных, программа комплекса составит цифровую модель месторождения, карту поверхности карьера, спрогнозирует зоны разрушения с учетом параметров системы «заряд-среда». Кроме того, комплекс даст возможность контролировать глубину и уровень обводнения скважин, процесс закладки зарядов, рассчитать необходимый объем и виды взрывчатых веществ для каждой скважины.

Если же рассматривать в целом, в рамках проекта «Smart Quarry», внедрение программно-технического комплекса для проектирования буровзрывных работ Blast Maker значительно повысит качество взрывных работ, эффективность использования бурового оборудования и обеспечит оперативность управления буровзрывными работами. Отметим, первый шаг на пути к внедрению комплекса на разрезе «Богатырь» уже сделан – специальными датчиками оснащены восемь буровых станков, и в настоящее время ведется работа по их наладке.

Канат АЛДАБАЕВ.



**ТИПИЧНОЕ
РАСШИРЕНИЕ СИСТЕМЫ**
GPS
Датчик угла наклона

**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ
ДАТЧИКИ**
Датчик глубины
Датчик вращения
Датчик осевого давления
Датчик тока
Датчик напряжения
Датчик давления воды



ИНИЦИАТИВА ПООЩРЯЕТСЯ МАТЕРИАЛЬНО

ДАЖЕ ОДНАЖДЫ ИДЕАЛЬНО ВЫСТРОЕННАЯ ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ СИСТЕМА НЕ ГАРАНТИРУЕТ БЕЗУПРЕЧНО СТАБИЛЬНОЙ РАБОТЫ. И ЭТОМУ ЕСТЬ ПРОСТОЕ ОБЪЯСНЕНИЕ – МЕНЯЕТСЯ СРЕДА КАК ВНЕШНЯЯ, ТАК И ВНУТРЕННЯЯ. А ЗНАЧИТ, ЭФФЕКТИВНОЙ БУДЕТ ТОЛЬКО ТАКАЯ СИСТЕМА, КОТОРАЯ УМЕЕТ БЫСТРО ПЕРЕНАСТРАИВАТЬСЯ ПОД ЭТИ ИЗМЕНЕНИЯ. ОДНИМ ИЗ ВАЖНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ «BOGATYR PRODUCTION SYSTEM» (BPS) ЯВЛЯЕТСЯ СИСТЕМА НЕПРЕРЫВНЫХ УЛУЧШЕНИЙ.

В настоящее время, самым эффективным инструментом внедрения улучшений в производственный процесс в компании «Богатырь Комир» стала электронная база инициатив непрерывных улучшений (НУ). Внести туда свои предложения по выявленным в процессе работы проблемным вопросам и «узким местам» может каждый работник Товарищества. И как показывает практика, в работу по непрерывным улучшениям вовлечены сотрудники всех подразделений. Причем, иногда, эти улучшения не требуют существенных затрат на их реализацию, однако экономический эффект от их внедрения довольно высокий. Просчитывается он по каждому поступившему предложению, и, если эффект оказывается внушительным, принимается решение о его внедрении в производство. Повторюсь, предложение по

улучшению может подать любой сотрудник компании, внося его в электронную базу или просто заполнив на бумаге и передав менеджеру BPS или своему руководителю. В компании «Богатырь Комир» хорошо понимают, что малое количество предложений по улучшению – увеличивают риск неэффективных затрат и нерационального расходования ресурсов. А потому избежать этого можно лишь изменив вектор инициатив – предложения об устранении проблемных моментов в производственном процессе должны исходить от рабочих, линейных руководителей и начальников цехов. Главное – это вовлечь в процесс выработки мероприятий максимальное число сотрудников предприятия, для сбора большого количества предложений и выявления актуальных проблем. Большое количество предложений обеспечивает

возможность выбора и повышает шансы найти дешевое решение. Сегодня компания «Богатырь Комир» прилагает усилия в направлении улучшений, сокращения затрат, повышения производительности, снижения брака в работе. При этом четко понимая, что любые усилия без поддержки большого количества сотрудников неэффективны, а потому материально стимулирует и поощряет работников, внесших предложения по непрерывным улучшениям, подтвердившим свою экономическую эффективность на практике. К примеру, в 2019 году компания выплатила материальное вознаграждение за рационализаторскую идею (по проектам НУ) 89 сотрудникам, в среднем на одного сотрудника сумма вознаграждения составила 104 966 тенге. Одним словом, инициатива в компании «Богатырь Комир» приветствуется и солидно поощряется.
Канат АЛДАБАЕВ.



МАТЕРИАЛЬНОЕ ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ
ЗА РАЦИОНАЛИЗАТОРСКУЮ ИДЕЮ
ПО ПРОЕКТАМ НУ ЗА 2019 ГОД

в среднем на одного сотрудника

104 966 тенге

ОТ ИДЕИ ДО ВНЕДРЕНИЯ

ВНЕДРЯЕМЫЕ В РАМКАХ ПРОЕКТОВ НЕПРЕРЫВНЫХ УЛУЧШЕНИЙ ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ, ОТЛИЧАЮТСЯ ОТ ПРИМЕНЯЕМЫХ РАНЕЕ, ПРЕЖДЕ ВСЕГО, СВОЕЙ НАПРАВЛЕННОСТЬЮ НА ПОВЫШЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ РАБОТЫ. НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕШЕНИЯ МОГУТ ПОКАЗАТЬСЯ ЭЛЕМЕНТАРНЫМИ, НО, КАК ПОКАЗЫВАЕТ ПРАКТИКА, В ЭТОЙ ПРОСТОТЕ ИХ ВОПЛОЩЕНИЯ И СОДЕРЖИТСЯ РАЦИОНАЛЬНОЕ ЗЕРНО, ПОЗВОЛЯЮЩЕЕ СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ РАБОЧИЙ ПРОЦЕСС.

И этому есть доказательство. Например, на разрезе «Богатырь» при проведении технического обслуживания роторного экскаватора SRs(K)-2000 была выявлена проблема: при демонтаже ковшей роторного колеса удерживающие пальцы срезались полностью, что впоследствии требовало поставки новых комплектующих (пальцы, кольца). Кроме того, выяснилось, что при выполнении монтажных работ сварщику приходилось работать в стесненных условиях.

Для решения выявленных проблем, проектной группой, координируемой менеджером Рандей М.Ю., был проведен детальный анализ. Он показал, что только за один 2018 год, на участке добычных работ №1 разреза «Богатырь», для оснащения ковшей роторных экскаваторов SRs(K)-2000 было использовано в общей сложности 307 удерживающих пальцев диаметром 90 * 60 и длиной 192 мм, а также 304 пальца диаметром 90*60 и длиной 172 мм. Проведя соответствующие расчеты, проектная команда пришла к решению о необходимости изменения технологической карты по проведению монтажа и демонтажа

ковшей роторного экскаватора типа SRs(K)-2000. В частности, было предложено использовать при монтаже удерживающие пальцы только одного вида – диаметром 90*60*172 мм. Для апробации предлагаемого решения была проведена замена 5 ковшей на роторном экскаваторе SR(s)K - 2000 №1144. Полученные результаты подтвердили верность расчетов: установленные удерживающие пальцы не изнашивались и были использованы повторно. А это, в свою очередь, позволило сократить затраты на изготовление удерживающих пальцев более чем на 50 %.

Предложенное командой решение было принято к внедрению. Введение новой технологической карты позволило исключить использование удерживающих пальцев диаметром 90*60*192 мм и создать благоприятные условия труда для газозлектросварщика. Полученный экономический эффект от внедрения данного проекта непрерывных улучшений за 6 месяцев составил 172 180 тенге.

Наталья БЕКТЕМИРОВА.



УСПЕХ ПРОЕКТА

КРОЕТСЯ В ДЕТАЛЯХ



ВНЕДРЕНИЕ В КОМПАНИИ СИСТЕМЫ НЕПРЕРЫВНЫХ УЛУЧШЕНИЙ, ПОЗВОЛИЛО ВОВЛЕЧЬ В АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ БОЛЬШОЕ КОЛИЧЕСТВО СОТРУДНИКОВ «БОГАТЫРЬ КОМИР». ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ КАЖДЫЙ БЫЛ ЗАИНТЕРЕСОВАН В БЕРЕЖЛИВОМ ПРОИЗВОДСТВЕ, ПРИМЕНЯЕТСЯ ПРЕМИРОВАНИЕ, РАЗМЕР ЕГО ЗАВИСИТ ОТ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА, ПОЛУЧЕННОГО ПОСЛЕ ВНЕДРЕНИЯ ПРОЕКТА.



Много проектов непрерывных улучшений было реализовано в Богатырском погрузочно-транспортном управлении. Один из них проект объединенной команды Обогрелова Д.А. и Ким М.Ю., по повышению срока службы старых крестовин, за счет взаимозаменяемости изношенных частей (усовиков, сердечников). Территории железнодорожных станций, расположенных на разрезе, как правило, стеснены, поэтому стрелочные переводы размещаются максимально близко друг к другу, соответственно и радиус переводных кривых закладывается минимальный. При отклонении перемещающегося поезда с прямого подъездного железнодорожного пути на боковой – с нуля до максимума, увеличивается давление на рамный рельс

и прижатый остряк. В районе «вредного пространства» крестовины на усовик, накатываются бандажи колес, и дальше на сердечник. В результате – несущие части переводов подвергаются сильному воздействию, а резкие динамические импульсы разрушают конструкцию, быстро изнашивая несущие элементы. В ходе детального изучения проблемы, проектной командой было установлено, что во время проведения работ по замене крестовин с изношенными частями, остальные ее части остаются без износа. Тем не менее, затрачиваются средства на приобретение новых крестовин в требуемом количестве, а использованные с неизношенными частями - утилизируются. Таким образом, складывалась

ситуация, что если на трех крестовинах изношены разные части, то замене подлежат все. Рассмотрев различные варианты решения выявленной проблемы, проектная команда предложила производить разбор крестовин на отдельные составляющие, которые впоследствии могут быть использованы при сборке рабочих крестовин. Поступившее предложение было принято в работу. Итогом ее стал полученный экономический эффект: в течение четырех лет потребность в закупке новых крестовина уменьшилась с 19 до 6 штук, а общий размер экономии средств составил 6 842 136 тенге.

Наталья БЕКТЕМИРОВА.



СДЕЛАНО С УМОМ

ЕЖЕДНЕВНО ВЫПОЛНЯЯ РЕМОНТ ГОРНОГО ОБОРУДОВАНИЯ И ТЕХНИКИ, РАБОТНИКИ ЗАВОДА РГТО И ДРЖДО СТАЛКИВАЮТСЯ С ПРОЦЕССАМИ, УЛУЧШИТЬ КОТОРЫЕ ПОД СИЛУ ТОЛЬКО ИМ. ЗНАЯ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТОНКОСТИ ПРОБЛЕМ, ОНИ ИНИЦИИРУЮТ ПРОЕКТЫ ПО НЕПРЕРЫВНЫМ УЛУЧШЕНИЯМ, КОТОРЫЕ ОПТИМИЗИРУЮТ РАБОЧИЙ ПРОЦЕСС, ПОВЫШАЮТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА И КАЧЕСТВО ВЫПОЛНЯЕМЫХ РАБОТ.

ДАТЬ КОВШУ ВТОРУЮ ЖИЗНЬ

В производственном процессе нет малозначимых деталей, каждое решение приносит экономический эффект. Любая поломка может надолго вывести из строя технику и здесь главное - принять правильное решение. Свидетельство тому, проект, разработанный командой специалистов завода РГТО под началом менеджера Абдрасулова А.Ж, по изготовлению ковша экскаватора ЭШ 13/50. Проблем была выявлена в процессе ремонта экскаваторов ЭШ 13/50 № 1-18 и № 2706.3. Выработавшие свой ресурс ковши не подлежали ремонту. Ожидание поставок новых могло привести к длительному простоя экскаваторов и экономическим потерям. После тщательного анализа технического состояния непригодных к работе ковшей, проектной командой было предложено изготовить силами завода РГТО опытный образец нового ковша, используя для этого имеющийся с минимальными дефектами. Проект для начала согласовали с механиками и конструкторами завода, и уже затем взялись воплощать. В результате: потребность в приобретении ковшей на экскаваторы типа ЭШ 13/50 снизилась на 50%, сократилось и время ожидания – на изготовление нового ковша уходит лишь 1,5 месяца. Как итог, экономический эффект от внедрения предложения составил 31 029 344 тенге.



ОБТОЧИТЬ ПРОЦЕСС ДО СОВЕРШЕНСТВА

Свое оригинальное решение возникшей проблеме нашли и специалисты ДРЖДО. В процессе выполнения ремонтных работ они столкнулись с тем, что для обточки колесных пар путевой техники типа ВПР, ВПРС требуется выкатка колесной пары с редуктором, разбор редуктора и транспортировка колесной пары на обточный станок вагонно-ремонтного цеха. После выполнения данных работ, весь процесс необходимо было выполнить в обратной последовательности. А это означало простой для техники. Кроме того, процессы разборки и сборки требовали больших трудовых затрат, а транспортировка колесных пар в вагонно-ремонтный цех привлечение автотранспорта. Связано это было с тем, что конструкция обточного станка ДПС-2 не позволяет производить обточку колесных пар, так как домкратные установки расположены на большом расстоянии, чем требуется для путевой техники. Для упрощения процесса ремонта, проектная команда ДРЖДО, возглавляемая менеджером Ивановым В.Ф., предложила вариант, исключающий излишние затраты. Для поднятия и фиксации путевых машин, были установлены вместо буксовых крышек – крышки с проушинами и площадка для упора домкратных установок обточного станка. Данное решение позволило производить обточку колесных пар путевой техники типа ВПР, ВПРС на обточном станке ДПС-2 без выкатки и демонтажа осевых редукторов. Всего за полгода применения новой технологии была выполнена обточка 5 колесных пар 3 машин ВПРС. За счет этого был снижен простой путевой техники в ожидании обточки колесных пар с 64 часов до реализации решений, до 8 часов после реализации решений по проекту. Достигнутый экономический эффект составил 2 087 232 тенге.

Наталья БЕКТЕМИРОВА.



Михаил Богомяков:

МОЙ ПУТЬ



БЫТЬ ЧАСТЬЮ ЗАРОЖДЕНИЯ КРУПНОГО ПРОЕКТА, НА КОТОРЫЙ БЫЛИ УСТРЕМЛЕННЫ ВЗГЛЯДЫ ВСЕГО СОВЕТСКОГО СОЮЗА – БОЛЬШАЯ ЧЕСТЬ. А УЧАСТВОВАТЬ В НЕМ, В КАЧЕСТВЕ РУКОВОДИТЕЛЯ ОДНОГО ИЗ САМЫХ ВАЖНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ – ГРОМАДНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ. МИХАИЛ ПЕТРОВИЧ БОГОМЯКОВ ОДИН ИЗ ТЕХ, КТО СТОЯЛ У ИСТОКОВ ВНЕДРЕНИЯ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ПО ТРАНСПОРТИРОВКЕ УГЛЯ.

К моменту ввода в эксплуатацию разреза «Богатырь» Михаил Петрович имел большой опыт работы в ПТУ треста «Иртышуголь», где начинал свою трудовую деятельность в должности дежурного по станции, затем был диспетчером, а позже и инженером службы движения. Зарекомендовав себя как высококвалифицированный специалист, он получил приглашение на должность заместителя главного инженера разреза «Богатырь» по железнодорожному транспорту. Вспоминая годы становления гиганта Экибастузского угольного бассейна, Михаил Петрович подчеркивает то, что на «Богатыре» был развернут весь цикл угольного производства: от добычи до отгрузки угля потребителям. В комплекс входила и транспортировка железнодорожным транспортом, которая развивалась вместе с разрезом. – На первом этапе были использованы отечественные тепловозы ТЭ-3, – вспоминает Михаил Богомяков. – Позже их заменили тяговые агрегаты ОПЭ-1 производства Новочеркасского

электровозостроительного завода, в 3-х секционном исполнении для вывозки вскрышных пород, и 2-х секционном на добыче и погрузке угля. Это сразу увеличило производительность горно-транспортного оборудования. Развивался разрез, росли объемы добычи угля, получила дальнейшее развитие и транспортировка. Требовалось строительство железнодорожных станций, депо, контактных сетей, железнодорожных путей и стрелочных переводов, обустройство СЦБ и связи. И работа в этом направлении кипела. В 1975 году, на базе поверхностного железнодорожного транспорта разреза «Богатырь», было образовано новое структурное подразделение – ПТУ, руководителем ее назначили Михаила Петровича Богомякова. А уже через четыре года создано самостоятельное предприятие – Богатырское погрузочно-транспортное управление. В состав его вошел весь комплекс, обслуживающий разрез «Богатырь» и «Степной»: депо подвижного состава, станции, железнодорожные пути и другая инфраструктура. По воспоминаниям Михаила Петровича, перед коллективом стояли сложные задачи по транспортировке угля и вывозу вскрышных пород, доставке порожних и груженых маршрутов на станции МПС, строительству и приемке в эксплуатацию объектов железнодорожного транспорта, а также развитию ремонтной базы. – В БПТУ был создан коллектив, который заслуживает всеобщей похвалы. Я не могу кого-то выделить, все – рабочие, среднее звено управления, руководители управления, работали как одна сплоченная

команда. Многие из них были награждены правительственными и ведомственными наградами, почетными грамотами и благодарственными письмами, – с теплотой говорит Михаил Петрович о тех, с кем посчастливилось работать. Шли годы, предприятие росло, реорганизовывалось, для того, чтобы оптимизировать транспортировку угля. Достигнутое за эти годы обеспечивало бесперебойную транспортировку угля и вскрыши. И на протяжении этих самых важных для становления Богатырского ПТУ десяти лет, во главе его стоял Михаил Петрович Богомяков. В 1989 году он продолжил работу в ПО «Экибастузуголь» в должности директора дирекции по железнодорожному транспорту, которая объединила четыре погрузочно-транспортных управлений: СПТУ, БПТУ, ВПТУ, ЭПТУ. В это время велось строительство новых объектов, проводились реконструкция и техническое перевооружение действующих предприятий. В 1996 году Михаил Богомяков был назначен генеральным директором разреза «Северный». Отработав в угольной промышленности 44 года, ветеран труда ушел в 2006 году на заслуженный отдых, с должности начальника производственной службы дирекции по производству ТОО «Богатырь Комир». Главное достояние компании – это ее люди, и Михаил Петрович помнит каждого, с кем ему довелось рука об руку решать сложные задачи. Имена, цифры, даты – все это сегодня история одного предприятия, которому он посвятил многие годы работы. **Наталья БЕКТЕМИРОВА.**

50
РАЗРЕЗ БОГАТЫРЬ

«БОГАТЫРЬДАҒЫ»

ЭТНОКАБИНЕТ

ЭТНОМӘДЕНИЕТ ЗАЛЫ – ҚАЗАҚ ТІЛІН ДАМУ ІСІНДЕГІ
МЕМЛЕКЕТТІК ТІЛДІ ІСКЕ АСЫРУДЫҢ ЖАРҚЫН ҮЛГІСІ.

2013 жылдың күзінде «Богатырь Көмірдің» бас кеңсесінде «Қазақ халқының этномәдениеті» кабинетінің ашылуы – сол жылы 5-қыркүйекте атап өтілетін Тілдер мерекесіне арнаған Компания басшылығының тамаша тартуы болды. Бұл оқиға қазақ тілін және оның дәстүрін үйрету бойынша жұмыстарды тек өндірісте ғана емес, жалпы Екібастұз қаласында да ең сапалы деңгейге көтерді. Залдың құрылу тарихына келетін болсақ, ең алдымен, кәсіпорынның бас ғимаратынан арнайы жеке кабинет бөлініп, оған күрделі жөндеу жасалды. Бұл бөлменің жобалық нобайымен, әрлендіруімен өзі айналыстым. Оны қажетті экспонаттармен толықтыру үшін Қазақстанның әр қаласынан қазақ халқының тарихынан, мәдениетінен сыр шертетін, ерекше көзге түсетін құнды заттарды алып келіп, кабинет атауына лайықты безендірдім. Қазақ халқының ескі бұйымдарын қазіргі заман талабына сай келтіре отырып, заманауи үлгіде көрсетуге барынша тырыстым. Көптен күткен этнокабинетіміз ашылғаннан кейін, бұл жерге келушілер қатары жиіледі. Олардың арасында осы тамаша кеңістікті безендіру бойынша үлкен әрі көп еңбекті талап еткен жұмысқа жоғары баға берген, біздің Серіктестіктің ардагерлері болды. Әсіресе, қонақтарымызды этнобөлменің өзі қазақтың киіз үйіне



лайықталып жасалғаны қуантты. Кішігірім ғана бөлменің ішіне кіріп кетсең, қазақ халқының тұрмыс-тіршілігі, салт-дәстүрлері жайлы кітаптар, қазақ батырларының сауыт-сайманы мен қару-жарақ түрлері, ұлттық нақыштағы кәдесыйлар, ұлттық киімнің бай үлгілері, әйелдердің зергерлік бұйымдары мен музыкалық аспаптары сияқты дүниелер табылады, барлығы 100-ге жуық жинақталған. Кабинеттің

төріндегі шапан жамылған қазақтың сері жігіті мен келген қонаққа шашуын дайындап тұрған бұрымды қыз қазағымыздың қонақжайлылығын көрсетіп тұр. Бұнымен қоса зал ортасында «жолбарыспен арпалыс», «бүркітші», «күйші», «қобызшы», «Алдар көсе» «шахтер мүсіні» сынды бабымен бапталып, кескін-келбеті әдемі етіп бейнеленген мүсіндер қойылған. Қазақ мемлекеттілігінің құрылуына зор үлес қосқан тарихи тұлғаларға да лайықты орын

берілген: батырлар суреттері – Кеңесары хан, Әбілқайыр хан; қазақ ағартушылары, ақындары, – Абай Құнанбаев, Мәшһүр Жүсіп Көпеев және тағы басқалары. Заманауи үлгіде жасалған кішігірім бөлмені көруге қызығушылық танытқан адамдарға есігіміз әрдайым ашық.
Манар ЕРБОТИНА





ГЛАВНОЕ НА ТРАССЕ – ВЗАИМОВЫРУЧКА

ВЯЧЕСЛАВ АЛЕКСАНДРОВИЧ НИКУЛИН, ВОДИТЕЛЬ САМОСВАЛА «БЕЛАЗ» УПРАВЛЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА, НА УГОЛЬНОМ ПРЕДПРИЯТИИ ТРУДИТСЯ УЖЕ ТРИДЦАТЬ ЛЕТ. В ЭТОМ ГОДУ ОН УДОСТОИЛСЯ ЗВАНИЯ «ЛУЧШИЙ РАБОТНИК КОМПАНИИ».

Свой первый день работы на большегрузном самосвале, Вадим Александрович помнит до сих пор:

– Честно сказать, поначалу я немного растерялся, потому что стажировку мы проходили на щекбарьере, где были не «сорокачи», а «тридцатки». Те же «БелАЗы», но меньшие по габаритам, – рассказывает Вадим Александрович. – На них и кабина водителя небольшая, вмещающая только одного человека. Из-за чего все время стажировки я вынужден был наблюдать со стороны за тем, как управляет машиной опытный наставник: смотреть и учиться. Реальная практика для него началась, когда он пришел после сдачи экзамена на участок. – Помню, я впал в легкий ступор, когда начальник колонны напутствовал меня: «Все, иди, отдыхай, сегодня выходишь в ночь», – вспоминает Вадим Александрович.

Для Вадима ни разу самостоятельно не управлявшего «БелАЗом» и рассчитывавшего, что ему дадут время освоиться, это стало полной неожиданностью. Все его попытки

рассказать об обстоятельствах пройденной стажировки ни к чему не привели.

– Конечно, сначала было страшно, – признается он. – Благо ребята с других машин помогли, после того как я объяснил ситуацию. Подсказали, как скорости включать, тормозить, поднимать кузов, остальное уже в процессе работы узнал. Помню, как они меня наставляли: «Ты пока не торопись гнать, с горки сильно не разгоняйся, потихоньку. И обязательно, когда тронешься, сразу нажми на тормоза – проверь рабочие они или нет. Почувствуешь ногой, что тормоза рабочие, можно ехать дальше». И надо сказать, первая смена прошла нормально. Спокойно тронулся с места, выполнил все, что следовало, ничего не перепутал. Весь свой обеденный перерыв я потратил на изучение машины – облазил ее всю, вдоль и поперек, зато следующая ночная смена прошла уже намного спокойней, пришел домой бодренький, даже спать не хотелось. Главное на трассе – взаимовыручка. Едешь, если что-то случилось в пути

– остановился и поднял кузов, тут же к тебе все сразу съезжаются. Или, к примеру, колесо пробил, один ведь его не поменяешь – небольшое, там же на трассе ставили домкрат и поднимали. А бывало и так, едешь, и тут двигатель ломается, прямо на подъеме. Экипаж другого самосвала подъезжает, и мы там же, сообща ремонтируем двигатель. Независимо от того зима это или лето. На месте выполняем демонтаж и монтаж двигателя. При серьезной поломке, самосвал оттаскивается в сторону, чтобы не мешал движению остальных машин, и ремонт продолжается. Это сейчас весь ремонт производится специалистами технической службы на Пит-стопе.

Сегодня Вадим Александрович управляет современным и мощным 130-тонником «БелАЗ-75131», в монтаже которого два года назад участвовал сам. Каждую смену он перевозит на нем главное богатство разреза «Богатырь» – уголь. И в этом деле, он один из лучших.

Канат АЛДАБАЕВ

Фото Геннадия ДРОБЦА.

ЧТОБЫ ДЕБИТ СОШЕЛСЯ С КРЕДИТОМ



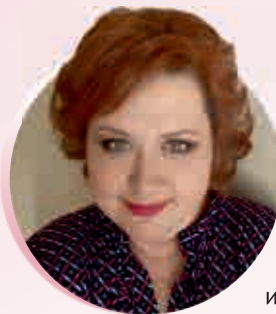
ПРОФЕССИЯ БУХГАЛТЕРА ОДНА ИЗ САМЫХ ВОСТРЕБОВАННЫХ И УВАЖАЕМЫХ. ОТ ЭТИХ ЛЮДЕЙ ЗАВИСИТ НЕ ТОЛЬКО ПРАВИЛЬНОСТЬ НАЧИСЛЕНИЯ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ СОТРУДНИКАМ, ЧЕРЕЗ ИХ ОТДЕЛ ПРОХОДЯТ СЛОЖНЫЕ РАСЧЕТЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ВСЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИИ. НА КРУПНОМ ПРЕДПРИЯТИИ ИМ НАДО УМЕТЬ НЕ ТОЛЬКО ПРИБАВЛЯТЬ И ВЫЧИТАТЬ, НО И РАЗБИРАТЬСЯ ВО ВСЕХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПРОЦЕССАХ. О ЧЕМ ЖЕ МЕЧТАЮТ, И ЧЕМ ЖИВУТ, ОНИ РАССКАЗАЛИ ЧИТАТЕЛЯМ НАШЕГО ИЗДАНИЯ.



ЮЛИЯ ЖАДАЕВА,
начальник сектора по методологической работе отдела по международным стандартам финансовой отчетности бухгалтерии.

– Чем вас привлекает ваша профессия?

– Моя профессия развивает такие личностные качества, как гибкость ума, целеустремленность, усидчивость. Благодаря чему, учишься обращать внимание на детали во всех сферах жизни, а значит, и жизнь видишь полнее, четче, ярче многих. Бухгалтер, как художник, постоянно пишет картину, создает произведение. Он творец и интеллектуал. Без вдохновения и образного мышления в бухгалтерии не обойтись. И это, действительно, здорово!



ТАТЬЯНА САХАПОВА,
старший бухгалтер отдела по учету затрат дирекции по ремонту:

– О чем мечтает бухгалтер?

– У бухгалтера, как у любого человека, есть свои цели, мысли и мечты. Это карьера, воспитание детей, высокий заработок, развлечения и отдых. Мои мечты связаны с будущим моих детей. Хочется видеть их счастливыми, устроенными в жизни, воспитать хорошими людьми. Очень хочется путешествовать по миру, и просто быть счастливой женщиной!



АЙЖАН НУГЕРБЕКОВА,
начальник сектора по учету долгосрочных активов бухгалтерии:

– Заменит ли искусственный интеллект бухгалтера?

– Видя новые современные технологии и возможности, связанные с ними, думаю, что наша профессия частично может быть заменена. Но, чтобы дебет сошелся с кредитом, все равно нужен будет умный, серьезный, ответственный, грамотный бухгалтер.



ЛЮБОВЬ САУК,
начальник отдела по учету затрат разреза «Богатырь», БПТУ:

– Нужны ли какие-то особые качества человеку, который решил стать специалистом в этой области?

– Быть ответственным, организованным, обладать логическим мышлением, высокой концентрацией внимания, иметь склонность к работе с документацией и большим объемом информации.

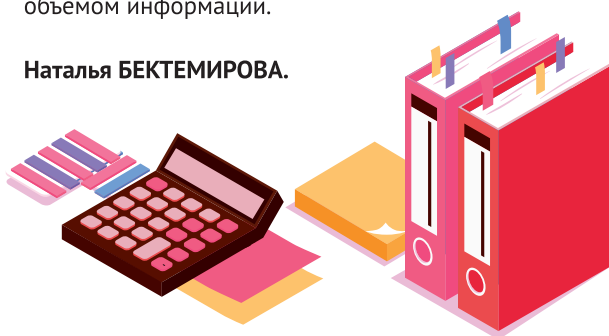


Татьяна Якушева, старший бухгалтер отдела по учету затрат дирекции по ремонту:

– А кем Вы хотели быть в детстве?

– Учителем математики. Безусловно, эти две профессии тесно связаны между собой. Бухгалтерия невозможна, и нереализуема без применения математики.

Наталья БЕКТЕМИРОВА.



В ДВИЖЕНИИ – ЖИЗНЬ

ЕЖЕГОДНО ПОСЛЕДНЕЕ ВОСКРЕСЕНЬЕ ОКТЯБРЯ В КАЗАХСТАНЕ НЕОФИЦИАЛЬНО ОТМЕЧАЕТСЯ КАК ДЕНЬ АВТОМОБИЛИСТА. В ЭТОМ ГОДУ ПРАЗДНИК ВЫПАЛ НА 25 ОКТЯБРЯ. В КОМПАНИИ «БОГАТЫРЬ КОМИР» РОЛЬ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА СЛОЖНО ПЕРЕОЦЕНИТЬ. ЗА ТРАНСПОРТНУЮ СОСТАВЛЯЮЩУЮ ПРОИЗВОДСТВА ЗДЕСЬ ОТВЕЧАЮТ СРАЗУ ДВА СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ – АВТОБАЗА И УПРАВЛЕНИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА.

ДОСТАВИТЬ В ТОЧКУ НАЗНАЧЕНИЯ

Своевременно доставить сотрудников предприятия к месту работы – в структурные подразделения и на производственные участки входит в обязанность водителей автобусов автобазы. Но лишь этим работа персонала автобазы не ограничивается, есть в ее парке и грузовики, осуществляющие перевозку запасных частей, узлов и агрегатов как внутри Товарищества (завод РГТО, ДРЖДО, ЦРГО и т.д.), так и за его пределы.

И даже это далеко еще не все. Выполнение работ по погрузке и разгрузке оборудования узлов и агрегатов автомобильными кранами, участие в модернизации ЛЭП и других видах высотных работ, где нужна помощь автовышек, транспортировка горной и вскрышной массы на участках щебкарьера, очистка спецтехникой автодорог общего пользования в летний и зимний период – все это фронт работы коллектива автобазы предприятия. Никак не обойтись компании и без труда водителей легкового автотранспорта, доставляющих сотрудников по месту требования.

ПОДНЯТЬ УГОЛЬ НА-ГОРА

Перевезти тонны угля и вскрыши – справиться с этим способны только титаны или водители управления технологического транспорта на своих мощных самосвалах «БелАЗ» и «САТ». А сделать это без сучка и задоринки им всегда помогут коллеги – машинисты автогрейдеров и бульдозеров, а также другой спецтехники. Благодаря надежной и слаженной работе коллектива УТТ, ежегодно вывозится 110 000 тонн угля и 40 кубометров вскрышной горной массы. И этот горный поток не прекращается уже полвека, наполняя теплом и светом наши дома. За что честь и хвала всем труженикам автодорог, потому как без них этот процесс был бы просто невозможен.
Канат АЛДАБАЕВ.



НАСТАВНИК – В ЖИЗНИ КАЖДОГО ЧЕЛОВЕКА ОН ИГРАЕТ ВАЖНУЮ РОЛЬ. ИМЕННО ТАК МЫ НАЗЫВАЕМ ТЕХ, КТО В ОТВЕТСТВЕННОМ МОМЕНТ ВСЕГДА РЯДОМ И ГОТОВ ПРОТЯНУТЬ РУКУ ПОМОЩИ, ПОДЕЛИТСЯ СВОИМ ОПЫТОМ. ИХ СОВЕТЫ ПОМОГАЮТ НАХОДИТЬ РЕШЕНИЯ В СЛОЖНЫХ СИТУАЦИЯХ, РАСТИ ПРОФЕССИОНАЛЬНО.



ВЛАДИСЛАВ САРТАКОВ

машинист экскаватора УВиОР №1 разреза «Богатырь»

БЕСЦЕННЫЕ СОВЕТЫ НАСТАВНИКА

СЛОВО ОБ УЧИТЕЛЕ

В канун Дня труда в компании «Богатырь Комир» прошел традиционный конкурс сочинений на тему: «Мой наставник – человек труда». Согласно условиям конкурса, автор каждого сочинения должен был рассказать о своем главном наставнике и той роли, которую он сыграл в период его профессионального становления. Из двенадцати представленных работ, четыре – были признаны жюри лучшими. Глубокой признательностью и уважением к своим наставникам были проникнуты строки сочинений призеров конкурса: Юлии Саломахиной, оператора диспетчерской службы грузовой службы ДСиРУ, Теймаза Тохтарова, помощника машиниста экскаватора УВиОР №1 разреза «Богатырь», Константина Мосиюка, слесаря по ремонту ДСМиТ УДВСИГО ЗРГТО, Николая Стронского, машиниста экскаватора УДР №1 разреза «Богатырь». Их работы были отмечены почетными грамотами и денежными премиями, поощрили и остальных участников конкурса.

С НИХ БЕРУТ ПРИМЕР

В компании «Богатырь Комир» наставничеству придается особое значение. В этом году лучшими наставниками признаны 64 сотрудника. Ежегодно, на традиционном слете наставников, руководство отмечает их премиями и наградами. Не менее приятно им и признание от учеников, которые с благодарностью вспоминают о вкладе старших товарищей в их профессиональное становление. Машинист экскаватора УВиОР №1 разреза «Богатырь» Владислав Сартаков один из тех, кто был удостоен за свой благородный труд номинации «Лучший преподаватель-консультант». Именно под его началом посчастливилось познавать азы профессии Теймазу Тохтарову, помощнику машиниста экскаватора УВиОР №1 разреза «Богатырь», и свою признательность учителю он выразил в сочинении, выдержки из которого мы и приводим ниже.

О МОЕМ НАСТАВНИКЕ

«Человека более ответственного, справедливого и принципиального, не терпящего разгильдяйство, бездействие, желающего вкладывать энергию и силу в развитие своего подопечного, я не встречал, хотя у меня был уже опыт общения с наставниками... Залогом успешной работы, Владислав Викторович считает слаженную работу каждого члена бригады: четко и последовательно выполнять свой основной функционал, следуя грамотным указаниям бригадира, не допускать в работе аварийных ситуаций, соблюдать все технические правила, содержать в чистоте и порядке кабину машиниста, приступая к работе, знать все проблемы экскаватора в свою смену. О нашем экскаваторе ходят легенды по разрезу. Такого порядка и чистоты в кабине машиниста встретишь не везде! Бригада всегда с большим уважением относится к требованиям Владислава Викторовича, и, если случаются проблемы, которых не избежать, решаем все вопросы вместе, слаженно и быстро. Хороший наставник должен обладать характером и желанием помогать развиваться другим людям. Это требует готовности размышлять и делиться собственным опытом, в том числе и негативным. Иметь рядом с собой такого наставника – это просто здорово, это 50% успеха на работе. Глядя на Владислава Викторовича, сам подтягиваешься, стремишься соответствовать его уровню. Похвала Владислава Викторовича мотивирует на еще более ответственное отношение к работе».

Наталья БЕКТЕМИРОВА.

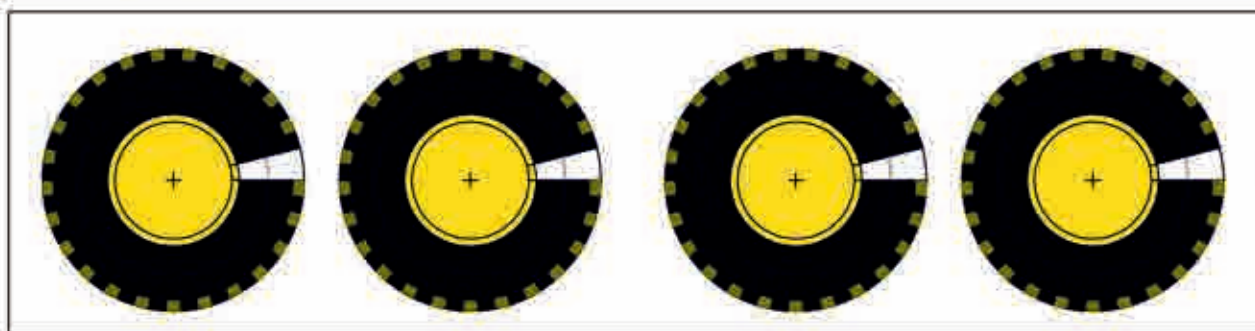


СОБЕРИ АВТОПАРК

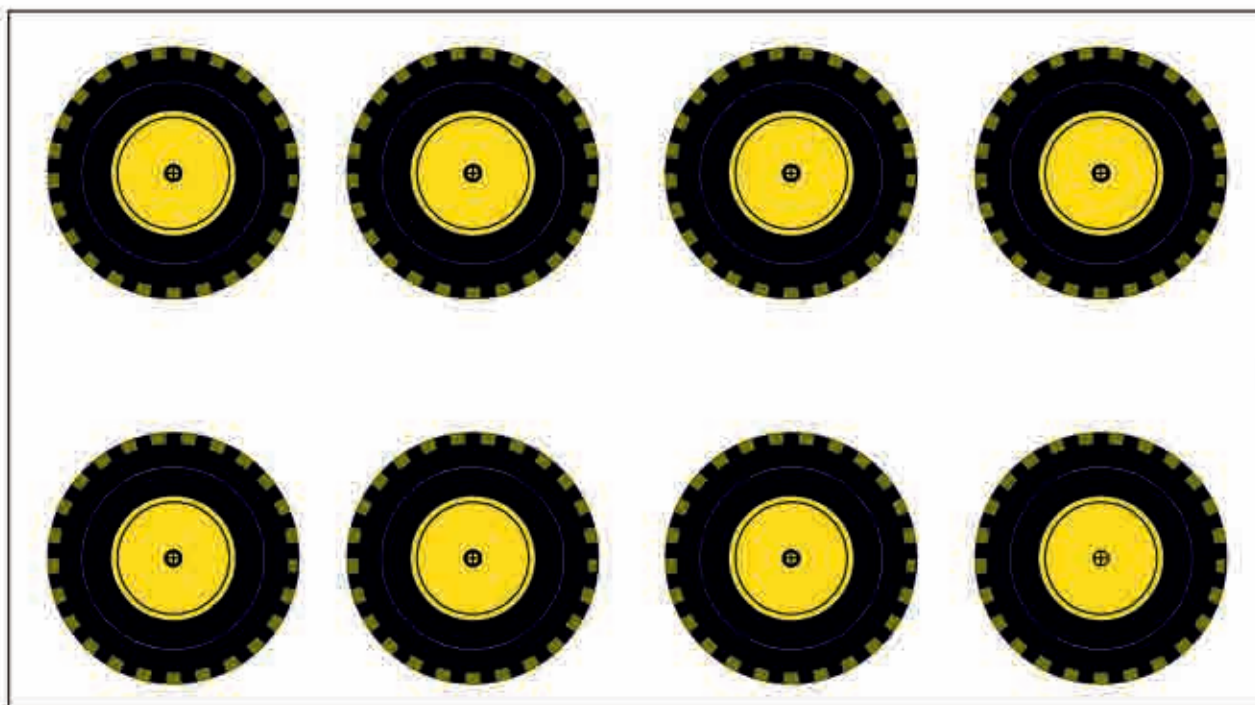
«БОГАТЫРЬ КОМИР»



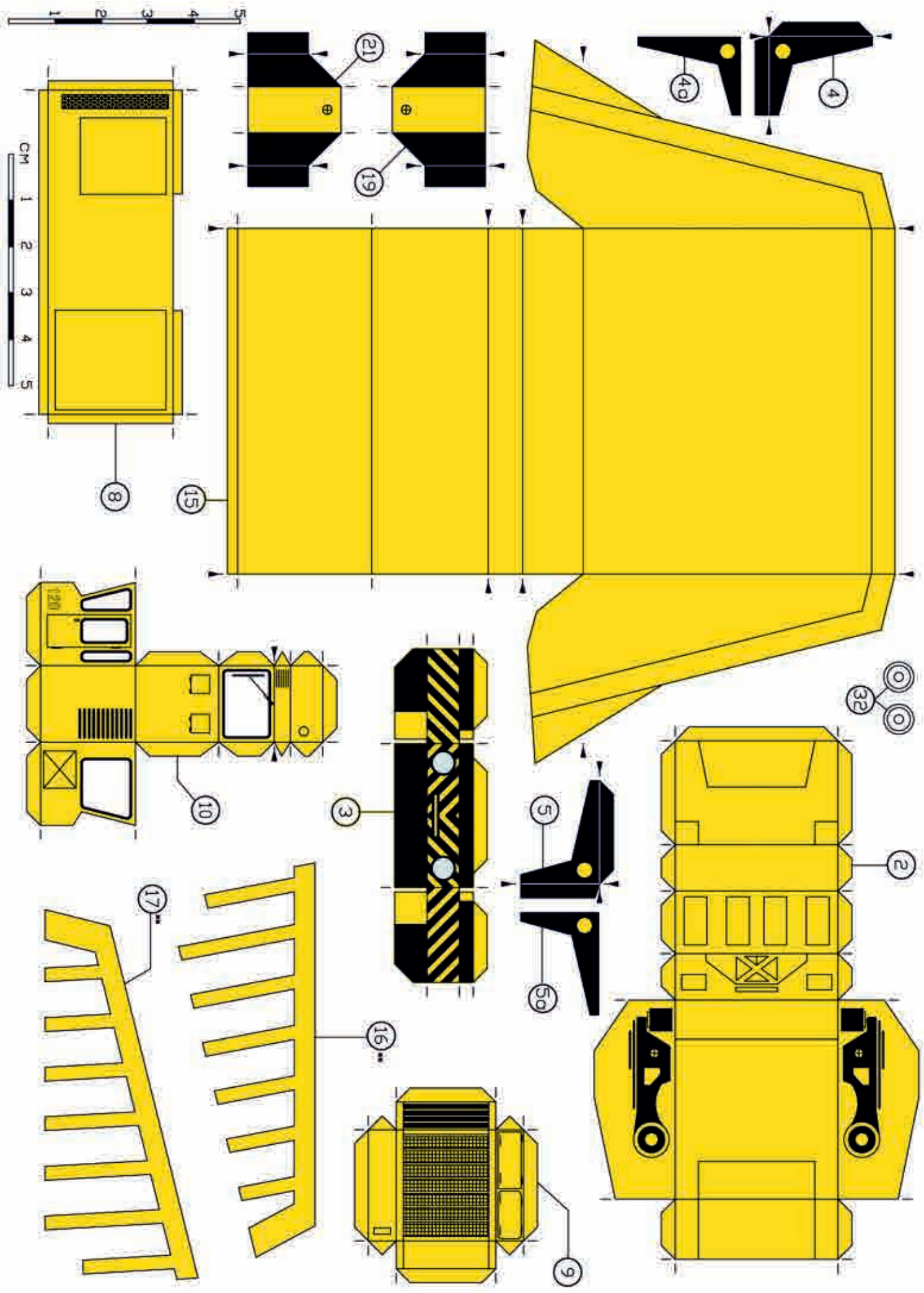
23



23



24



МОЩЬ ПРЕДПРИЯТИЯ

АПГРЕЙД

ВЕСНОЙ ЭТОГО ГОДА ТЕХНИЧЕСКИЙ ПАРК УПРАВЛЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ПОПОЛНИЛ КАНАТНЫЙ ЭКСКАВАТОР LIEBHERR HP 8040.1 КЛАССА ДРАГЛАЙН. ЭКСКАВАТОР ИСПОЛЬЗУЕТСЯ В РАБОТЕ НА ВСКРЫШНЫХ И ОТВАЛЬНЫХ УЧАСТКАХ РАЗРЕЗА «БОГАТЫРЬ». ГЛАВНОЕ ЕГО ОТЛИЧИЕ – ЭТО КОМПАКТНОСТЬ И МАНЕВРЕННОСТЬ. ОН ИДЕАЛЬНО ПОДХОДИТ ДЛЯ ЧАСТОГО ПЕРЕМЕЩЕНИЯ МЕЖДУ РАЗНЫМИ ПЛОЩАДКАМИ. ПРИ ВРАЩЕНИИ ЭКСКАВАТОРА КОВШ МОЖЕТ ОТБРАСЫВАТЬСЯ НА БОЛЬШЕЕ ИЛИ МЕНЬШЕЕ РАССТОЯНИЕ, В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТРЕБОВАНИЙ ПЛОЩАДКИ.

МОДЕЛЬ: Экскаватор гусеничный драглайн LIEBHERR HP 8040.1

Длина базовой машины с шарнирной секцией стрелы – 10375 мм

Ширина базовой машины – 6010 мм

Высота базовой машины – 3750 мм

Мощность ДВС – 230 кВт

Общая масса – 44 тонны

Уровень шума в кабине – 71,9 дБ

Тяговое усилие лебедки – 120 кН (12 тонн)

Длина стрелы – 17 м

Дальность сброса – 11,5 м

Максимальная ширина траншеи – 11,5+1/3м

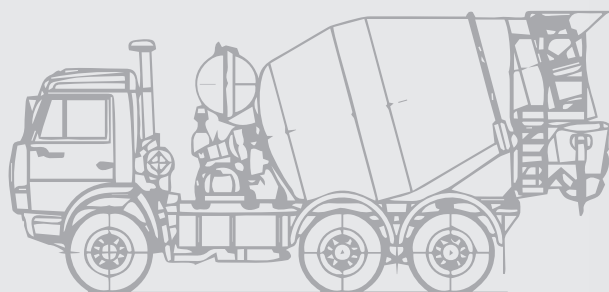
Имеет контрольные устройства:

Верхний концевой выключатель стрелы;

Концевой выключатель подъема;

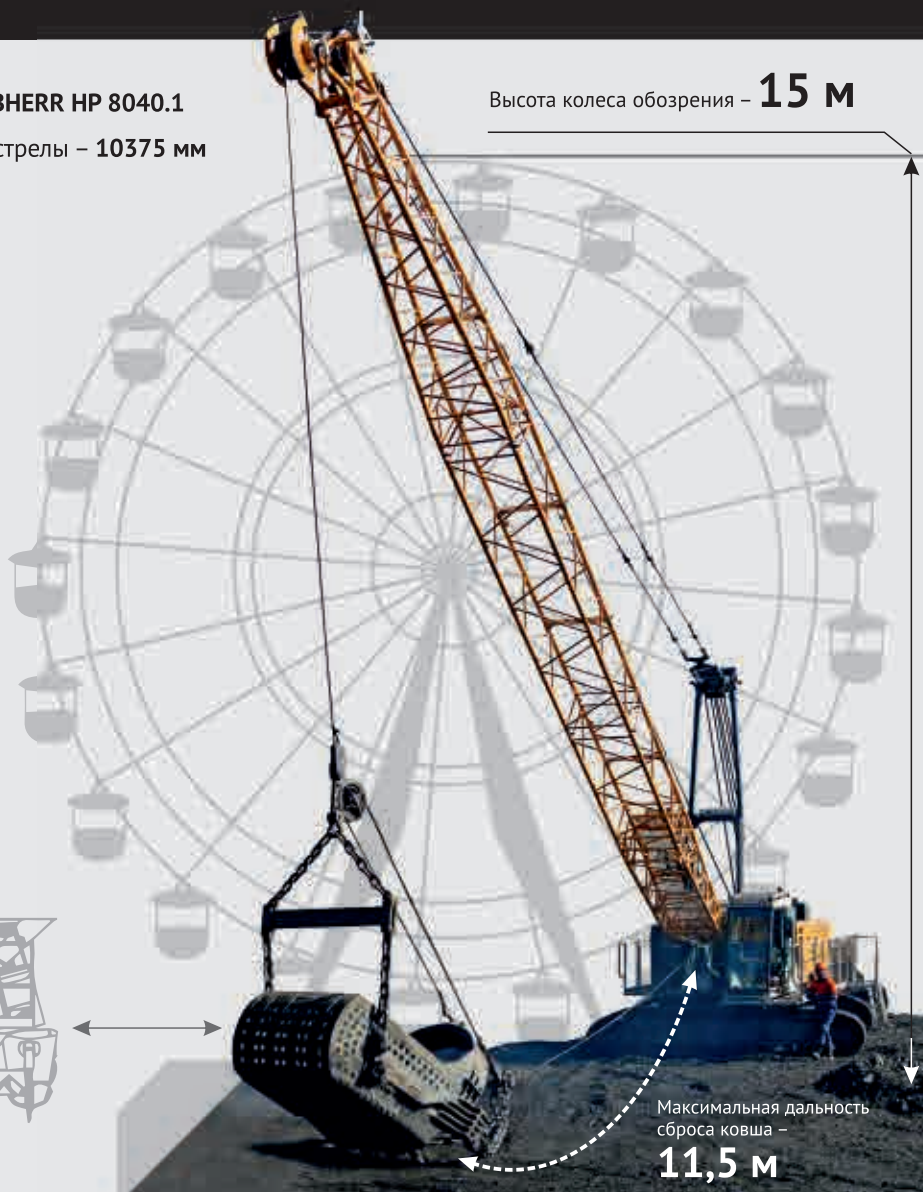
Индикатор углового положения;

Анемометр.



Средний объем цистерны автобетономешалки –

3-4 м³



Высота колеса обозрения – **15 м**

Максимальная дальность сброса ковша – **11,5 м**

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ LIEBHERR HP 8040.1



КАНАТНЫЙ ЭКСКАВАТОР