



ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ АЗОВСКОГО СУДОРЕМОНТНОГО ЗАВОДА

Азовский СУДОРЕМОНТНИК

№ 8 июнь, 2016 год

В последнее время об Азовском судоремонтном заводе и в прессе, и по ТВ, появлялись разного рода сообщения: о досрочном расторжении договора аренды с Фондом госимущества Украины, обысках силовых структур, недозагруженности мощностей и укороченной неделе для производственного персонала. И все же, несмотря на сложности политической обстановки в прифронтовом городе, - о том, что ООО «СРЗ» достигнуты договоренности, дающие предприятию шанс возродить судостроение после 10 летнего перерыва. И главная новость – победа в Хозяйственном Апелляционном суде по иску регионального отделения ФГИУ к ООО «СРЗ» на 43 миллиона гривен якобы недополученной арендной платы. Дает ли наметившаяся положительная событийная динамика надежду на справедливое урегулирование споров между ФГИУ и ООО «СРЗ»?

Олег Иванюшенко:

«Сегодня, как никогда остро, требуется четкое стратегическое решение органов государственной власти о дальнейшей форме существования и управления ЦИК ГП «АСРЗ»

Обстоятельно о том, как складывается ситуация на предприятии в свете последних событий, рассказал и. о. генерального директора ООО «СРЗ», исполнительный директор УК «МИГ» Олег Иванюшенко в прямом эфире программы «Точка зрения» на ТВ-7.

ООО «СРЗ» ВЫИГРАН СУД по иску регионального отделения ФГИУ об уплате 43 млн. гривен якобы недополученной арендной платы

13 июня в Донецком апелляционном хозяйственном суде (ныне в Харькове) состоялось очередное судебное заседание, на котором в удовлетворении иска ФГИУ к ООО «СРЗ» отказано полностью в связи с необоснованностью исковых требований.

По данному иску региональное отделение Фонда госимущества Украины хотело получить с арендатора более 43 миллионов гривен «убытков», которые якобы понес бюджет из-за недополученной с предприятия арендной платы. В ООО «СРЗ» долг не признавали, и сумели доказать, что исправно оплачивают арендную плату за пользование целостным имуществом комплексом госпредприятия «Азовский судоремонтный завод» (ЦИК ГП «АСРЗ»).

Из истории вопроса:

Напомним, что в 2003 году между Фондом госимущества Украины и ООО «СРЗ» был заключен договор аренды судоремонтного завода сроком на 10 лет с годовой арендной ставкой 4% от стоимости основных средств и нематериальных активов ЦИК ГП «АСРЗ». После десяти лет аренды и инвестиций в развитие предприятия, в 2013 году Общество выступило с инициативой о продлении аренды еще на три года – до 17 июня 2016 года, а Фонд предложил увеличить арендную ставку в пять раз: с 4% до 20%.

ООО «СРЗ» согласилось, но при условии, что оценка будет проведена по состоянию на 2013 год, когда

продлевался договор аренды, а не на февраль 2015 года, как намеревалось оценить региональное отделение ФГИУ.

В 2014 году на Юго-Востоке Украины началась АТО, и Фонд госимущества Украины не смог организовать независимую оценку имущества завода. Не выполнив обязательства по договору, все же через суд потребовал доплаты 20% арендной ставки от суммы первоначальной оценки имущества судоремонтного завода, по состоянию на 30 ноября 2004 года.

Всего в период с 2013 года против ООО «СРЗ» было инициировано несколько исков на суммы якобы недополученной арендной платы. Но ни с одним из них арендатор не согласился, настаивая на соблю-



— Олег Павлович, на сегодня главная новость – победа в Хозяйственном апелляционном суде по иску регионального отделения ФГИУ об уплате 43 миллионов гривен якобы недополученной арендной платы. Расскажите, какие надежды связываете с этим событием?

— Суд третьей инстанции разрешил спор и восстановил справедливость, и мы больше не должны платить те 43 миллиона гривен, которые сотрудники ФГИУ пытались с нас взыскать. И указал суду и первой, и второй инстанций, что эта сумма – неправомерная выгода, которую ФГИУ пытался просто у предприятия изъять. Поэтому это решение для предприятия позитивное. У нас появился маячок надежды на то, что из стадии затяжных споров мы переходим, надеюсь, в конструктивное русло диалога.

Это был самый больший из вопросов, и дает нам надежду на то, что мы будем разговаривать уже как равноправные партнеры.

Чтоб вы понимали, 43 миллиона – это треть бюджета предприятия за прошлый год. Соответственно, эту сумму нам бы предъявили, доначислили, а учитывая, что у нас таких средств нет, мы вынуждены бы были объявить банкротство, и, как следствие, - сокращение людей. Слава богу, мы победили, и избежали всех этих неприятностей.

→ стр. 2

АСРЗ возобновляет судостроение после 10-летнего перерыва

Контракт на изготовление секций металлической надстройки танкера для международных рейсов компании Viterlef Management Ltd, а также соглашение о намерениях строительства баржи на мощностях Азовского судоремонтного завода (в случае успешного исполнения условий первого контракта) подписали и. о. генерального директора ООО «СРЗ» Олег Иванюшенко и руководитель проекта строительства судов Хорватского судостроительного завода Эван Поли.

«Значение данного контракта для АСРЗ сегодня трудно переоценить, - заявил в ходе переговоров и. о. генерального директора Олег Иванюшенко, - сегодня мы работаем для города, региона и страны несмотря на отсутствие в текущий момент у государства стратегического видения дальнейшей формы управления данным ЦИКом, что и является постоянным фактором дестабилизации предприятия».



Согласно контракту, в течение 85 рабочих дней команда специалистов ООО «СРЗ» обязуется разработать рабочие чертежи по проекту, изготовить, испытать и отправить заказчику секции металлических конструкций надстройки судна.

По условиям контракта, надстройка будет изготавливаться в строгом соответствии с правилами Классификационного общества Норвежский Веритас (DNV GL).

Контракт предложен азовским кораблям на основе положительной репутации и качества судостроительной продукции, широко известной за пределами Украины. Азовский судоремонтный завод имеет многолетний опыт строительства самоходных барж, лихтеров типа «LASH», плавучих доков, причалов, предназначенных для швартовки судов водоизмещением до 5000 тонн, длиной до 105 метров, состоящих из трех шарнирно-соединительных понтонов с переходным мостом.

А также судов специального назначения – нефтемусоросборщиков проекта 205 А и 25505), предназначенных для очистки акватории портов и рейдов от разливов нефтепродуктов при ликвидации аварийных разливов и плавающего мусора.

Всего за время существования предприятия было построено более 200 нефтемусоросборщиков, которые сегодня успешно используются в портах Греции, ОАЭ, стран СНГ, Индии, Германии, Румынии, Польши, Болгарии и Кубы.

Согласно предварительным договоренностям, готовые изделия для надстройки планируют посекционно загружать на суда и отправлять заказчику морским путем.





Цель, которую мы ставили перед собой - повышение привлекательности порта города Мариуполя для аграрного сектора экономики и снижение опасений потенциальных партнеров, связанных с "прифронтовым" статусом Мариуполя. Форум должен был стать специализированной площадкой для тематических дискуссий и обсуждения текущих проблем и трудностей, с которыми сталкиваются производители и экспортеры зерна в восточном регионе.

Исполнительный директор ООО «УК «МИГ» **Олег Иванюшенко**: «Мероприятие такого формата в городе проводится впервые. И наша основная цель открыть Мариуполь для клиентов, чтобы они сюда лично приехали и убедились, что здесь спокойно, здесь можно успешно и плодотворно работать».

Исполнительный директор ООО «УкрТрансАгро» **Артем Мазный**: «Мы постоянно ездим по Украине и участвуем в различных форумах, которые проводятся очень часто различными организациями. Поэтому тема форума не нова, но в Мариуполе аграрный форум никогда не проводился. А учитывая, что очень мало желающих приезжать в Мариуполь из-за военной ситуации, то мы решили всех собрать по уважительному поводу и провести этот форум».

В мероприятии также приняли участие представители Мариупольского городского совета, Донецкой областной администрации, Фонда

развития Мариуполя, Мариупольского Морского Торгового Порта.

Василий Клат, директор департамента транспорта и связи Мариупольского городского совета: «Мариуполь – перспективный город. Логистические составляющие развиты достаточно хорошо. Перспективы у нас самые лучшие. Мы надеемся, что наш город будет развиваться в скором темпе».

Форум стал открытой площадкой для обмена мнениями и опытом аналитиков, чиновников, представителей экспедиторских и логистических компаний, сельхозпроизводителей, перевозчиков, зернотрейдеров и прочих игроков украинского аграрного рынка.

Директор ООО «УТА Логистик» **Павел Плотников**: «Это все наши клиенты, те которые уже работают в Мариуполе, те, которые хотят работать. Люди приехали посмотреть какая здесь ситуация перед новым аграрным сезоном. Потому что многие из них о Мариуполе знают только из новостей, поэтому мы и пригласили всех, чтобы показать как здесь красиво, как здесь спокойно».

Обе сессионные панели Первого Мариупольского Аграрного Форума были насыщены темами и обсуждениями актуальных проблем зернового рынка и логистики. Ключевыми стали: прогнозы и перспективы аграрного маркетингового года 2016/2017 Восточной Украины; перспективы развития Мариупольского порта в направлении перевалки зерновых грузов; юридические аспекты перевозки грузов морем. Также в рамках панельной дискуссии были обсуждены ключевые возможности, проблемы и пути оптимизации логистической цепочки при экспорте аграрной продукции через порт города Мариуполь. В панель-

ной дискуссии приняли участие все представители логистической цепочки: операционный директор Harveast Holding Федор Крюковский (сельхозпроизводитель); директор «АзовСканТранс» Алексей Шандрацкий (перевозчик); исполнительный директор «УкрТрансАгро» Артем Мазный (зерновой терминал); директор «УТА Логистик» (экспедитор); руководитель проекта UMGAGRO Валенти Сельвесюк (трейдер).

После официальных докладов и дискуссий участники Форума побывали на экскурсии в Мариупольском морском торговом порту и на зерноперевалочном комплексе «УкрТрансАгро».

Масштабная встреча с аграриями и логистами разных регионов страны получилась очень плодотворной. Гости увидели, что город живет спокойной жизнью и порт готов принимать и отправлять грузы. Цель Форума была достигнута!

Юнус Юсупов, участник аграрного форума (г.Киев): «Впечатлен, конечно, масштабами, и хотя это не глубоководный порт, но все максимально развито, мы работаем, нам очень нравится работать с компанией «УТА Логистик», четко оперативно, быстро, одни плюсы»

Подводя итог, можно сказать, что город Мариуполь действительно имеет потенциал в аграрном секторе. Однако и представители власти, и участники аграрного рынка должны понимать, что без совместных усилий и нормального диалога избавиться от проблем и добиться успеха невозможно.

Организаторы Форума ООО «УкрТрансАгро», ООО «УТА Логистик» и ООО «УК «МИГ» благодарят всех участников, спикеров, партнеров, медиа-партнеров, которые помогли сделать мероприятие «Первый Мариупольский Аграрный Форум» интересным и ярким!

До встречи на Втором Мариупольском Аграрном Форуме!

Олег Иванюшенко: «Сегодня, как никогда остро, требуется четкое стратегическое решение органов государственной власти о дальнейшей форме существования и управления ЦИК ГП «АСРЗ»

→ Продолжение.
Начало на 1 стр.

— **Всего в период с 2013 года против ООО «СРЗ» было инициировано несколько исков на суммы якобы недополученной арендной платы. Эти иски аннулируются автоматически или также будут рассматриваться в суде?**

— Нет, каждое судебное заседание – это отдельный процесс. Свое дело и аргументы сторон. И, по большому счету, к слову сказать, положительным решением по 43 миллионам мы на данный момент закрыли все денежные претензии, которые были к нам у Фонда госимущества Украины. Остался основной процесс – по досрочному расторжению договора аренды, который сейчас на стадии принятия к производству.

— **Как Региональное отделение ФГИУ отреагировало на проигрыш? Какие дальнейшие шаги намерен предпринять Фонд госимущества Вам уже известно?**

— Нет, мы не знаем, но по процедуре ФГИУ уже некуда дальше оспаривать, потому что это была высшая инстанция. И по сути, это решение от имени Украины и вступило в силу. Поэтому данный спор закрыт.

— **Учитывая факт, что решение Хозяйственного Апелляционного суда о досрочном расторжении договора аренды с ООО «СРЗ» остается в силе, объективно, ситуация на предприятии все же сложная. Олег Павлович, что волнует вас, как руководителя в данный момент?**

— В первую очередь, загрузка предприятия и производственная программа не на месяц-два вперед, а хотя бы на год. Для того, чтобы мы могли четко планировать трудовые и материальные ресурсы, чтобы люди спокойно работали, и понимали, что завтра им не скажут переходите на трехдневку, на две третьих или еще на какой-нибудь график. Эту задачу я поставил перед всеми, особенно перед службой маркетинга. К слову, та самая положительная динамика - и по судам, и по

наметившемуся диалогу с властью – дает надежду на некую стабильность. А, соответственно, мы более твердо можем разговаривать о размещении долгосрочных заказов. Потому что ни в одно нестабильное предприятие ни один заказчик не отдаст долгосрочный контракт. Наметившаяся положительная динамика также позитивно влияет и на настроение в коллективе. Хотя, все же есть еще подразделения, которые не совсем до загружены; есть проблема 4-дневного графика, по которому, в основном, работает административный персонал, и там тоже небольшие зарплаты и тоже хочется, чтобы на фоне огромной девальвации гривны, на фоне колоссального подорожания коммунальных услуг, люди получали нормальные деньги.

В принципе, это и есть тот основной вопрос, который сейчас в фокусе администрации, и у меня тоже. Второй вопрос – стратегический. Касающийся аренды либо какой-то другой формы существования ЦИКа. Этим вопросом занимаются и акционеры, и я непосредственно. Ищем пути как достучаться до центральных органов власти ФГИУ и МИУ. Кстати, в трудные времена нас поддерживали органы городской и областной власти. Вместе мы пытаемся выстроить формат диалога, который бы позволил за столом переговоров определить оптимальную форму существования этого предприятия.

Я уже неоднократно объяснялся «почему не продление аренды»? Те 13 лет, которые мы отработали в условиях аренды, показали все отрицательные стороны такой формы взаимоотношений государства и частного инвестора. Когда это арендованное имущество не твоё. Нет мотивации и нет оснований вкладывать огромные инвестиции, которые необходимы на данный момент заводу. Завод очень старый. Это самое первое предприятие в Мариуполе – в этом году ему исполняется 130 лет. Основные фонды изношены очень сильно и требуют колоссальных инвестиций. И пока не будет урегулирована его дальнейшая форма суще-

ствования, предприятие так или иначе будет находиться в подвешенном состоянии. Время идет, и фонды не молодеют. Растет амортизация. И вот эта проблематика сейчас, на мой взгляд, является основополагающей для дискуссии, которую необходимо провести с участием центральных органов власти.

— **Как следствие досрочного расторжения договора, уже более года недозагружены мощности АСРЗ, и время от времени появлялись дестабилизирующие настроения в коллективе. Скажите для контрагентов, какова на сегодня обстановка? Известно также, что Вам взялся помогать Сергей Тарута, во всяком случае, статья о его депутатском запросе была опубликована в газете «Мариупольский диалог» от 15 июня.**

— С 1 июня наша загрузка позволила нам перейти официально с 3-дневной на 4-дневную неделю. Буквально на днях мы общались с экономистами, производственниками, по поводу того, какой у нас план загрузки на ближайшие три месяца, и можем ли мы рассматривать даже увеличение рабочей недели до 5 дней. Как по мне, за месяц, который я проработал, настроения улучшились.

Своей первоочередной задачей считал необходимость наладить диалог, и работа над этим еще не окончена.

Что касается помощи властных структур, и, в частности, Сергея Алексеевича, с которым познакомились, и я попытался ему донести, что та информация, которая есть у него в запросе, и которая есть в газете, скорее всего, взята из недостоверных источников, потому что по просту не соответствует действительности. Надеюсь, он меня услышал. И, если это так (всегда рад конструктивной и правильной помощи), коль у него есть искреннее желание помочь, надеюсь, мы объединим усилия. И это пойдет на пользу трудовому коллективу, и заводу. Мы социально ответственное предприятие и менеджмент. Своими делами будем стараться доказывать что это наш город, что нам дороги наши люди, мариупольцы И сделаем все от нас зависящее, чтобы не остановить предприятие. Чтобы оно не только работало, но и процветало.

— **И все же, несмотря на сложности политической обстановки в прифронтовом городе, ООО «СРЗ» достигнуты договоренности, дающие предприятию после 10-летнего перерыва шанс возродить судостроение. Как идет работа над контрактом, с чего начали и какова перспектива?**

— Перспективу оцениваем положительно. За работу взялись со всей ответственностью – из 16 блоков проектных чертежей отработано уже пять.

Закуплены материалы, в частности, металл. Вот буквально несколько дней мы всей командой добиваемся от заказчика поставки краски, которая ляжет на металл. В Херсоне его обработают. И уже с начала июля мы планируем поставку металла, и

конкретную работу по сборке конструкции. Есть доля людей, которая переживает и боится: все-таки судостроение стартует после длительного перерыва, а особенности технологии никто не отменял. Есть те, некоторые переживают, что своими силами нам не справиться. Но большая часть оценивает проект как вполне жизнеспособный и реальный.

Основная мотивационная часть работы по надстройке, это, конечно, гарантия следующего заказа при успешном ее строительстве. Мы его взяли сознательно. Во-первых, потому что это имиджевый контракт, во-вторых, в такое непростое время нам нужно было что-то знаковое, и в-третьих, - мотивационный фактор.

Это Соглашение не на словах, а на бумаге закреплено с заказчиком. Это контракт на строительство достаточно большой баржи на мощностях Азовского судоремонтного завода, который первоначально оценивался в \$5 млн., но сейчас, а мы постоянно находимся в диалоге с заказчиком, может быть оценен и больше.

Так как возможно и увеличение конструкции, и увеличение объема задач.

— **Олег Павлович, наметившаяся положительная событийная динамика дает ли надежду на справедливое урегулирование споров между ФГИУ и ООО «СРЗ»?**

— Искожу из логики, что в споре нет хороших решений. Если спор, то конфликт. А в конфликте, знаю по опыту, нет победителей.

Соответственно, если мы не урегулируем этот вопрос в атмосфере диалога и понимания, то победителей не окажется. Я надеюсь на мудрость и новой команды правительства, и депутатов. Предстоит принять решение с учетом того, что есть очень много моментов, которые не урегулированы законодательно. Есть обстоятельства, которые не вписываются в простую линейную зависимость. Все можно решить, если будет понимание сторон, и, повторюсь, в конфликте победителей нет.

И первые шаги навстречу диалогу сделаны. В ходе выездного заседания комитета по транспорту ВР в Мариуполе, мне звонили эксперты, и в повестке дня был наш вопрос, так как АСРЗ на сегодня – неотъемлемая часть транспортного кластера региона. В ходе работы я говорил, что мы абсолютно открыты, понимаем свою ответственность и за завод, и за людей. Мы готовы садиться за круглый стол, и абсолютно прозрачно рассматривать любые бумаги, рассказывать и показывать, что делаем. Приезжайте, приходите, смотрите. У нас, как ни крути, есть 13 лет опыта работы. И, с точки зрения "шишек", которые мы набрали за это время, мы можем предоставить, по сути, эксклюзивную информацию: подсказать, как можно очень выгодно и для государства, и для работников поступить так, а не иначе.

Вот лейтмотив и основной посыл для государственных мудрецов, диалог с которыми, уверен нам поможет.

➤ *Сделано на АСРЗ*

СНОВА В СТРОЮ: спущен на воду нефтемусоросборщик НМС-67



Сегодня, после ремонта на соответствие классу Регистра судоходства Украины, состоялся спуск на воду нефтемусоросборщика НМС-67. Его назначение – очистка акватории Мариупольского морского порта от разливов нефтепродуктов и плавающего мусора.

Перемещение судна выполнено экипажем плавкрана «Астрахань-5» и бригадой такелажни-

ков АСРЗ Олега Иващенко. Благодаря слаженности судоремонтников и экипажа плавкрана, сложный технологический процесс перемещения судна в воду – от застропления до касания воды – занял не более 40 минут.

С помощью траверсы, изготовленной для перемещения судов этого типа на АСРЗ, произведено застропление, подъем, перенос и спуск судна

на воду. Успешно прошла и проверка НМС-67 на водотечность.

Примечательно, что это судно строили корабельщики Азовского судоремонтного завода по собственному проекту, и эксплуатируется оно с конца 90-ых. Раз в пять лет передышка – большой классификационный ремонт узлов и механизмов, обновление корпусных конструкций на предъявление Регистру судоходства Украины.

Напомним, подъем судна на кильблоки состоялся в апреле, также при непосредственной помощи экипажа плавкрана «Астрахань-5». После очистки судна от морских обрастаний и тщательной дефектации, выполнен ремонт основных узлов и механизмов систем жизнеобеспечения судна, а также обновлены корпусные конструкции. Судно окрашено по заявленной схеме.

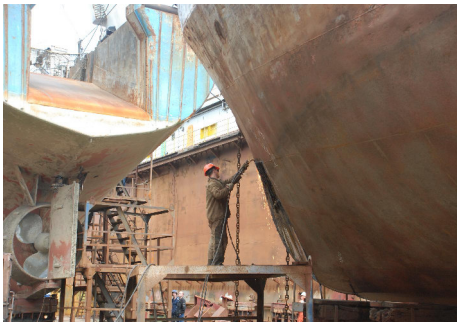
«Качественный ремонт, все сделано очень хорошо, мы довольны! – оценил работу судоремонтников **Стефан Ольховиков**, капитан НМС-67. – Нас уже не удержат: и судно, и команда очень хотим работать. Вот проверим непосредственно на воде все механизмы, и можно уже приступать к работе».

После швартовых и ходовых испытаний НМС-67 приступил к очистке акватории Азовского моря.

Для справки: за годы существования Азовского судоремонтного завода построено более 200 нефтемусоросборщиков, которые сегодня успешно используются в портах Греции, Арабских Эмиратов, стран СНГ, Индии, Германии, Румынии, Польши, Болгарии и Кубы. Азовские корабельщики имеют многолетний опыт строительства самоходных барж, лихтеров типа «LASH», плавучих доков, причалов, предназначенных для швартовки судов водоизмещением до 5000 тонн и длиной более ста метров, судов специального назначения.

ПРОЧНОСТЬ, НАДЕЖНОСТЬ И РЕСУРС:

этапы судоремонта СЧС
«Михаил Нардеков»



Обновление, или, говоря научным языком, реновация - вот процесс, который переживает средний черноморский сейнер «Михаил Нардеков» на финишной прямой ремонта на соответствие класса Регистра судоходства Украины, который он проходит на Азовском судоремонтном заводе.

«Судно находится у нас уже более месяца, - рассказал «Азовскому судоремонтнику» старший инженер Департамента судостроения **Виктор Клочков**, - на доковый ремонт встало 14 мая, и по его окончании было спущено на воду уже через три недели. За короткий срок в доке специалистами предприятия – судоремонтного, корпусного, докового и механического цехов, был выполнен объем судоремонта, рассчитанный на 2-3 месяца.

Экипажи дока и буксиров с тревогой ожидали проверки на водотечность «Михаила Нардекова», так как за период докования судно пережило второе рождение – 100% замену подводной части корпуса, а после вывода из дока - и 80% фальшборта сейнера». Также в доке было полностью отремонтировано рулевое и гребное устройства.

«Однако, осмотр на водотечность прошел благополучно, что говорит в пользу качества выполненных работ, - подчеркивает **Виктор Клочков**. – Примечательно, что судно сошло с дока с первого раза».

По заявке судовладельца, за счет установки дополнительной переборки между кубриком и основным трюмом, как рассказал специалист Департамента, был увеличен объем рыбного трюма сейнера, а в корпусе судна – установлена новая фекальная встроенная цистерна, полезным объемом порядка двух кубометров.

Несмотря на то, что в практике последних лет полная замена корпуса судна на АСРЗ была произведена впервые, ранее коллективом успешно выполнялись и гораздо более масштабные работы.

«На практике приходилось заниматься дооборудованием танкеров в соответствии с требованиями конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов МАРПОЛ: изготовлением второго дна и вторых бортов на танкерах «Рене» и заводском танкере-бункеровщике «Федор Мокряк». Такой «защитой» дооборудуются суда этого класса с 1 января 2008 года.

По сути реновация – это замена части корпуса с использованием секционного метода для увеличения срока эксплуатации судна, ремонт механизмов и оборудования с частичной заменой на новое.

Обновление корпуса судна, механизмов и электрического оборудования, безусловно, позволяет продлить срок его эксплуатации, и, как следствие, снизить затраты на судоремонт.

Обновленное судно обладает рядом преимуществ: повышение безопасности плавания и снижение риска потери судна, повышение экологической безопасности; восстановление периодичности классификационных освидетельствований, восстановление прав на отсрочку освидетельствований, преимущества на фрахтовом и страховом рынках.

Изготовлен и испытан рудный грейфер для металлургов Метинвест

Как и планировалось, испытания грейфера общим весом около 14 тонн состоялись на производственной площадке седьмого причала, куда изделие было доставлено на авто платформе из корпусного цеха Азовского судоремонтного завода.

Туда же для участия в испытаниях, организованных ведущим инженером группы производства работ Департамента машиностроения АСРЗ Александром Григорашем и начальником ОТК АСРЗ Сергеем Литвиновым, прибыли и представители комбината имени Ильича группы Метинвест под руководством инженера УНИД ММКИ Сергея Норица.

Изделие представляет собой стальной ковш, состоящий из двух челюстей, поворачивающихся на шарнирах нижней траверсы и рамы тяг.

На нижней траверсе укреплены блоки, соединенные канатами с блоками на головке грейфера.

При ослаблении натяжения канатов, траверса должна опускаться под действием собственного

веса, вследствие чего челюсти раскрываются. Именно в таком положении грейфер и опускают в материал. После производят натяжение каната, при этом траверса приближается к головке, и челюсти закрываются, чтобы захватить груз.

После начинается его подъем вверх.

С помощью портального крана грузозахватное устройство геометрическим объемом 5,6 кубометра с клеймом завода-изготовителя было застроплено на крюке, и поднято на нормативную высоту, где и были произведены все необходимые при испытаниях манипуляции. Грейфер проверен на свободное открывание и закрывание в холостую.

Испытания продемонстрировали надежность конструкции, соответствие заданным параметрам, и что конструкция грейфера исключает самопроизвольное раскрытие.

Также, по просьбе заказчиков, изделие было завалено в горизонтальное положение чтобы специалисты имели возможность рассмотреть детально его рабочие узлы.

Это уже второй грейфер таких параметров, заказанный нашими постоянными партнерами – мариупольскими металлургами ММКИ. Изделие предназначено для плотного захвата сыпучих грузов – угля, кокса, железной руды и прочих – для работы на рудном дворе аглофабрики ММКИ Метинвест.

После приведения изделия в товарный вид – окраски в фирменный ярко-желтый цвет, грейфер отправлен заказчику.



7 июня на теплоходе SIYA под турецким флагом отправлена заказчику очередная судовая партия квадратной заготовки производства ООО «Электросталь» (г. Курахово) в 10 тысяч тонн.

С опережением нормативной скорости погрузки, согласно каргоплану, в трюмы теплохода уложено 2700, 4000 и 3300 тонн.

«Особенности конфигурации – сужение кормовой и носовой частей (ширина трюма в кормовой части составляет 15 метров, а в носовой – 6), потребовала размещения груза особенным способом, так называемым веером, - рассказал стивидор транспортно-такелажного участка Департамента стивидорных работ АСРЗ **Вадим Лисовский**. – Чтобы предотвратить случайный сдвиг квадрата в трюме, по требованию командования теплохода, осуществлено крепление груза: произведено раскрепление квадратной заготовки деревянным брусом и титановой лентой».

Организованные круглосуточно, перевалочные работы стартовали в 20.00 воскресенья и окончены в понедельник, в 9.00 утренней смены.

С начала года это уже четвертая партия груза, отправленная с АСРЗ - в общей сложности порядка 40 тысяч тонн.

По данным отдела продаж предприятия, в данный момент на седьмом причале продолжается накопление очередной судовой партии.

Производственные мощности четырех причалов судоремонтного, позволяют производить перевалку экспортных, импортных и транзитных (генеральных, тарно-штучных, навалочных и насыпных) грузов и оборудования в объеме до 100 тысяч тонн в месяц.



Любителям НЕ 5-звездочных условий за скромную плату (25 гривен за койко-место в сутки) предлагается отдых на одном из лучших мест Приазовья – Белосарайской Косе.

За наличный и безналичный расчет с 18 июня до конца августа предлагаются путевки на 5 двухнедельных заездов и столько же заездов выходного дня.

Причем, не только работникам предприятия, но и мариупольцам, и гостям города.

Вы будете жить в 40 метрах от приобья, загорать на широком песчаном пляже, купаться в чистой глубокой воде. Отдыхать в беседках на территории базы в тени раскидистых крон лиственных деревьев. По вечерам предоставляя детям возможность порезвиться на детской площадке с маятниковыми качелями, самим поиграть в пляжный волейбол и баскетбол. Вечером погулять по берегу моря или по территории базы, вдыхая ароматы ночной фиалки и многочисленных цветников.

На базе отдыха «Дружба» стартовал оздоровительный сезон 2016



Пансионат располагает двух-, трех- и четырехместными номерами с холодильниками, посудой и услугой смены постельного белья.

Летние души с пресной водой, после купания в море, удобно расположены в спальной зоне. Специально оборудованные кухни позволят вам в любое время самостоятельно обеспечить своей семье те самые фирменные семейные блюда, которые она предпочитает на отдыхе.

Удобный бесплатный паркинг, устроенный в тени деревьев, гарантирует сохранность вашего автомобиля.

По вечерам можно посетить дискотеку, прочесть книги, освещая страницы неяркими бра, и искупаться в лунной дорожке.



ГРАФИК ОТДЫХА НА 2016 ГОД

Заезд	Старт	Окончание	Вид
1 заезд	18. 06. 2016	19. 06. 2016	Заезд выходного дня
2 заезд	20. 06. 2016	01. 07. 2016	Основной
	02. 07. 2016	03. 07. 2016	Заезд выходного дня
3 заезд	04. 07. 2016	15. 07. 2016	Основной
	16. 07. 2016	17. 07. 2016	Заезд выходного дня
4 заезд	18. 07. 2016	29. 07. 2016	Основной
	30. 07. 2016	31. 07. 2016	Заезд выходного дня
5 заезд	01. 08. 2016	12. 08. 2016	Основной
	13. 08. 2016	14. 08. 2016	Заезд выходного дня
6 заезд	15. 08. 2016	26. 08. 2016	Основной
	27. 08. 2016	28. 08. 2016	Заезд выходного дня



АДРЕС:

Белосарайская Коса, улица Безуха, 1, база отдыха «Дружба»

Звонить в рабочие дни по телефону + 38 (067)740-55-81

спросить Сергея Ивановича

НА АСРЗ ОКОНЧЕНА РАБОТА НАД КРУПНЫМ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫМ ЗАКАЗОМ

В контрактный срок на АСРЗ изготовлены, испытаны и сданы ОТК два стальных сварных ковша объемом 3 м3 и восемь коробов для постоянных заказчиков – Запорожского завода ферросплавов.

Ковши футерованные разливочные предназначены для транспортировки и разливки металла, а коробка – для транспортировки металлических слитков объемом не более 3, 7 м3 грузоподъемностью до 10 тонн.

Испытания ковшей были организованы производственным отделом и коллективом транспортно-такелажного участка. С помощью двух порталных кранов и груза весом в 37 тонн ковши были испытаны по очереди: каждый поднят на нормативную высоту и выдержан положенное время.

Сварной кожух ковша и днище изготовлены из листовой стали толщиной 16 мм.



Сварной кожух легче литого и клепаного. Применение сварного кожуха ковша позволяет уменьшить его вес, и, таким образом, повысить осадку печи без изменения грузоподъемности разливочного крана.

Снаружи ковши усилены стальным кольцом, имеющим две цапфы, за которые ковш может быть поднят при помощи траверсы сталеразливочным краном. Под цапфами имеются специальные упоры для установки ковша на стенд. Ось цапф, во избежание опрокидывания, расположена выше центра тяжести ковша, наполненного металлом и шлаком. На днище емкости имеются ребра жесткости и крепятся приспособления для опрокидывания ковша. По желанию заказчика, на ковши, изготовленные на корпусном участке АСРЗ, установлены дополнительные ребра жесткости для усиления конструкции.

Короба также испытаны нормативным грузом 12 тонн на статические и динамические нагрузки в корпусном цехе 30-тонным мостовым краном.

Акты испытаний о пригодности изделий к эксплуатации уже подписаны ОТК предприятия.

Благодаря выигранному тендеру, впереди у коллектива машиностроителей АСРЗ новая работа.

На этот раз - над заказом для ферросплавщиков на изготовление 18 штук коробов объемом 2 м3 и грузоподъемностью до 7 тонн, также предназначенных для транспортировки металлических слитков.

Охрана труда дает добро

Государственная служба по вопросам труда в Украине подтвердила соответствие материально-технической базы АСРЗ требованиям законодательства по вопросам охраны труда и промышленной безопасности для производства канатных грейферов.

Теперь у АСРЗ есть еще одно конкурентное преимущество перед другими отечественными производителями грейферов.

На сегодня Азовский судоремонтный завод – это крупнейшее многопрофильное предприятие, насчитывающее 130 лет производственной истории, занимающее лидирующие позиции среди производителей грейферов в Украине.

Изготовлением грузозахватных устройств предприятие занимается с 1958 года. Первые изделия предназначались для перегрузки угля, руды и строительных материалов. Сегодня АСРЗ производит серийную машиностроительную продукцию для предприятий морской, горнодобывающей и металлургической отраслей. Грейферы производства АСРЗ соответствуют современному техническому уровню производства, имеют большую емкость и хорошую зачерпываемость.

Опираясь на собственный проектно-конструкторский отдел по проектированию машиностроительных изделий, АСРЗ принимает заявки на проектирование и модернизацию конструкций грейферов под конкретные условия эксплуатации.

Всего в производстве задействовано порядка 200 человек, большинство из которых допущено к производству работ и эксплуатации оборудования повышенной опасности: электро- и газосварке, перемещению грузов грузоподъемными кранами, механической обработке изделий (токарной, расточной и фрезерной), рубке и гнутью элементов изделий с использованием прессов, пресс-ножниц и листогибочных машин. А также к производству покрасочных видов работ, операциям по неразрушающему контролю сварных соединений, испытаниям статических и динамических строп и грейферов.

Кроме того, коллектив машиностроителей АСРЗ эксплуатирует порядка ста единиц грузоподъемного и технологического оборудования.

На предприятии разработана и внедрена четкая система безопасного выполнения работ, включающая обучение персонала, разработку инструкций по охране труда в соответствии с действующим законодательством.



Информационный бюллетень
Азовского
судоремонтного завода

НАШ АДРЕС: Донецкая обл., г. Мариуполь, проспект Адмирала Лунина, 2
Email: info@asrz.com.ua
Редактор Лариса КОНЕВА
За достоверность информации ответственность несут авторы публикаций.

Отпечатано: ЧП Тарасенко Р.К.
Зак. № 120 Тираж 1000 экз.
Способ печати - офсетный.
Не для продажи.