



ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ АЗОВСКОГО СУДОРЕМОНТНОГО ЗАВОДА

Азовский СУДОРЕМОНТНИК

№ 9 сентябрь, 2016 год

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Мариуполь — это город не только металлургов, машиностроителей и портовиков, но и город судоремонтников.

Азовский судоремонтный завод — старейшее предприятие города. С него начиналась история промышленности Мариуполя.

И сегодня мы отмечаем 130 лет трудовых достижений мариупольских судоремонтников.

Я хочу сказать спасибо всем, кто связал свою жизнь с нашим заводом.

Особые слова благодарности ветеранам предприятия. Именно вы написали лучшие страницы нашей истории. Мы гордимся и трудовыми династиями, которые из поколения в поколение передают традиции уважения и любви к своему делу.

В истории завода было много переломных событий. И последние несколько лет стали вызовом для всех нас. Но мы выстояли вопреки всему — и неблагоприятной экономической ситуации, и близости к зоне боевых действий.

Сегодня я горд тем, что мы уверенно смотрим в будущее и движемся вперед. Испытания, которые мы с вами с честью проходим — делают нас сильнее.

Пусть нам всегда сопутствует удача. Здоровья вам, благополучия и мира!

С праздником судоремонтники!

С юбилеем Азовский судоремонтный завод!

И.о. генерального директора АСРЗ
Олег Иванюшенко



30 сентября 2016 года коллектив старейшего в Мариуполе предприятия - Азовского судоремонтного завода — празднует 130 лет. В 2003 году целостный имущественный комплекс «Азовский судоремонтный завод» был передан государством в аренду обществу с ограниченной ответственностью «СРЗ», а с 2010 года предприятие находится в управлении «Мариупольской инвестиционной Группы». Крупнейший в акватории Азовского моря, СРЗ специализируется на судоремонте, машиностроении и перевалке. В последнее время предприятие постигло немало потрясений: это и тяжбы с фондом госимущества, и обыски, и уголовные дела. Чем сегодня живет завод, как складывается его судьба, и какие планы у старейшего предприятия Мариуполя рассказал исполнительный директор УК «Управляющая компания «Мариупольская инвестиционная группа», и.о. генерального директора ООО «СРЗ» Олег Иванюшенко.

Олег Иванюшенко:

«Понимая всю ответственность, главное — стабилизировать работу предприятия»

— Как складывается ситуация на предприятии после недавних событий — судебных тяжб с Фондом госимущества, обысков, споров по аренде завода?

— На данный момент мы прошли практически все судебные разбирательства. Основной вопрос, по которому был спор — досрочное расторжение договора аренды, суд удовлетворил ходатайство ФГИУ и в январе решение вступило в силу. При этом договор все равно заканчивался, ведь он был заключен до июня 2016 года, и в любом случае срок аренды истек. В данный момент мы находимся в некотором подвешенном состоянии с точки зрения долгосрочной перспективы — еще не передали целостно-имущественный комплекс по акту приема-передачи и являемся арендаторами. Продолжаем работать и заключать контракты. С окончанием судебных споров оказалось, что государство не имеет конкретного видения перспектив завода и его развития, потому им удобно, чтобы мы продолжали работать, пока в «больших кабинетах» определяются. Отсутствие споров положительно влияет на краткосрочную работу, мы наконец смогли спокойно общаться с заказчиками, нас не трогают и не дергают. Это очень помогло для стабилизации ситуации на предприятии.

Что помогло нам? Когда ФГИУ и областное руководство увидели, что АСРЗ — предприятие живое, работающее, выполняет сложные заказы, а коллектив из 1000 человек обеспечен работой, налоги платятся — пришло понимание. Все не так однозначно, как казалось вначале, а арендатор не такой уж плохой. Соответственно, и риторика кардинально изменилась.

К сожалению, в нашей стране принято считать, что иностранный инвестор всегда хороший, а вот наш национальный инвестор — это плохо. Мы удручены таким непонятным отношением, но, тем не менее, понимая всю ответственность

перед людьми, готовы доказывать обратное.

Инвентаризацию мы провели, подписали инвентаризационные ведомости, однако представители ФГИУ отказались их подписывать. Теперь мяч на поле государственных органов. С момента как мы их отправили, ничего сделано не было, надеюсь, это потому, что госорганы решили провести этот процесс прозрачно, понятно и без потрясений.

— Как сегодня работает АСРЗ и на какое из направлений сейчас делаются ставки? Что вы вынесли в стратегический приоритет?

— В разрезе судостроения мы взяли заказ на строительство надстройки на крупнотоннажный танкер. Этот заказ знаковый для нас — контракт был подписан в конце мая, и 1 октября он истекает. Мы в графике, и скоро отгрузим изделие в Хорватию. Также, в ближайшее время мы получим эскизный проект обновленной модификации нефтемусоросборщика, того самого, которым ранее славился наш завод, мы изготовили их порядка 200. Сейчас истекает их эксплуатационный срок, и судно становится востребованным, у нас есть перспективы. По машиностроению производство загружено: и по грейферам, и по металлоконструкциям для меткомбинатов.

— Кто сейчас возглавляет предприятие после увольнения Дмитрия Ляшова?

— В мае 2016 года у Дмитрия Ляшова закончился контракт. Я могу сказать откровенно, что его работой я очень доволен. Но я его прекрасно понимаю, за прошедший год он взвалил на себя огромную ношу, в этот период начались наши споры с ФГИУ и он просто морально истощен. Мы абсолютно нормально расстались. Для того, чтобы более глубоко вникнуть во внутреннюю ситуацию, я принял решение самостоятельно окунуться в проблемы и жизнь предприятия. Еще одна задача, которую я перед собой ставил — найти постоянного руково-

дителя на СРЗ, который бы разбирался в экономике и мог успешно руководить заводом как управленец. С этими задачами я уже практически справился.

— Какова судьба временных общежитий для переселенцев на ул. Красноармейской и будет ли предприятие продолжать оплачивать там коммунальные услуги, в частности, теплоснабжение?

— В данный момент там живут люди, и мы продолжаем оплачивать им все коммунальные услуги. Правда, планируем передать эти помещения на баланс города, и город готов их принять. Кроме того, помещениями заинтересовались пограничники. Однако, в данном вопросе, опять же, точку должен поставить ФГИУ, так как юридически это государственное имущество.

— Когда завод лихорадило, предприятие вынужденно перешло на неполную рабочую неделю. Удалось ли сейчас восстановить пятидневку? Как повлияли трудности на коллектив СРЗ и удалось ли его сохранить?

— Еще в мае мы работали три дня в неделю, в июне перешли на четыре, в июле на полноценную рабочую неделю. Более того, нам остро требуются производственные рабочие: слесари, газосварщики и так далее. В июле 2016 года у нас было 980 работников, в сентябре уже 1037, а к октябрю это будет 1050. Мы полностью загружены и порой еле справляемся с заказами. Если мы решим вопрос со статусом предприятия, то перейдем к кадровой проблеме, а именно — поиск и подбор высококвалифицированных специалистов, с соответствующей оплатой.

— Успеха и процветания АСРЗ и всему вашему коллективу. Присоединяемся к поздравлениям в адрес 130-летнего именинника, чья история неразрывно связано с историей Мариуполя.

Владимир ЩЕРБАКОВ

ДИАЛОГ НАЧАТ: на АСРЗ побывали представители ФГИУ и ВМС

На минувшей неделе Азовский судоремонтный завод посетила рабочая группа в составе представителей Фонда государственного имущества и военно-морских сил Украины с целью контроля за соблюдением второго уровня охраны, установленного для портов Украины.

Рабочей группе администрации ООО «СРЗ» был предоставлен свободный доступ к каждому объекту целостного имущественного комплекса ГП «АСРЗ», согласно схемы их расположения.

В ходе проверки были осмотрены производственные площадки завода, территория, акватория, а также государственное имущество, входящее в состав ЦИК ГП «АСРЗ».

Рассмотрены вопросы по обеспечению сохранности имущества, обеспечения мер безопасности внутри объектового и пропускного режима.

Комиссией дана положительная оценка комплексу мероприятий, проводимых администрацией, направленных в первую очередь на обеспечение бесперебойной и стабильной работы предприятия и портовой инфраструктуры, в том числе и с учетом нахождения в непосредственной близости к зоне АТО, и реализуемые ООО «СРЗ» шаги по предотвращению возможных террористических актов на объектах портовой инфраструктуры, предупреждение и своевременное реагирование на незаконное вмешательство в деятельность предприятия.

Дополнительно, в ходе работы комиссии подняты вопросы о необходимости приведения в соответствие всех необходимых нормативно-правовых актов, определяющих правовые основания использования объектов государственной собственности.

В частности, в соответствии с требованиями действующего законодательства и Закона Украины «О морских портах Украины», было акцентировано внимание на необходимости урегулирования на уровне Кабмина, Министерства инфраструктуры, ФГИ и АМПУ вопроса о включении акватории и территории ООО «СРЗ» в акваторию и территорию порта Мариуполь соответственно.

20 сентября в рамках празднования 130-летия промышленности Мариуполя, в ТРЦ «Порт-Сити» состоялось торжественное открытие фотовыставки, посвященной 130-летию Азовского судоремонтного завода. Выставка организована пресс-службой предприятия при поддержке Мариупольского городского совета и Департамента по связям с общественностью и муниципального развития Метинвест.

Большую дату трудовой коллектив судоремонтников отметит 30 сентября, а экспозиция, открывшаяся за 10 дней до юбилея — убедительная презентация предприятия для мариупольцев и гостей города.

На правах хозяина праздника почетных гостей церемонии встретил Олег Иванюшенко, исполняющий обязанности генерального директора Азовского судоремонтного завода. Среди приглашенных представители муниципалитета — заместитель мариупольского городского головы **Ксения Сухова**, директор департамента экономики и структурных реформ Мариупольского городского совета **Юрий Кампов**; от науки — ректор Азовского морского института **Александр Лысый**; от партнеров — директор «УкрТрансАгро» **Артем Мазный** и заместитель директора по развитию ООО «Маритайм Логистикс» **Антон Шапран**; от креативного сообщества города — руководитель студии креативных идей ООО «Леокрафт» **Дмитрий Черепанов**; от громады — преподаватели и курсанты Азовского морского института, учителя и школьники выпускных классов общеобразовательных заведений.



130 лет на плаву: к юбилею АСРЗ состоялось открытие фотовыставки



«Началась история АСРЗ в далеком 1886 году, когда в районе Зинцевого ручья были заложены механические мастерские, давшие жизнь крупнейшему на юге страны Мариупольскому порту, — сообщила гостям торжества ключевые факты истории судоремонтного ведущая церемонии **Ольга Новикова**, член городской рады при исполкоме Мариупольского горсовета. — За первые 30 с небольшим лет существования, производственная база мастерских была значительно расширена, и стала претендовать на статус самодо-

статочного судоремонтного завода. Свое нынешнее название «Азовский судоремонтный» как предприятие получил в 1989 году».

«Это действительно уникальный завод, — поделилась впечатлениями **Ксения Сухова**, — какие огромные суда, даже визуально, приходят в наш порт и в акваторию АСРЗ. Это выглядит так красиво, так грандиозно. Внушают уважение огромные порталы краны... Я выросла в Приморском районе, и всегда смотрела на СРЗ с восхищением».

Ксения Константиновна поздравила коллектив с наступающим праздником и выполнила почетную миссию, вручив Олегу Иванюшенко благодарность от Мариупольского городского головы **Вадима Бойченко** «за многолетний добросовестный труд, активное участие в социально-экономическом развитии города Мариуполя и по случаю 130-летия со дня основания АСРЗ».

«Люди, которые работают на таких предприятиях — это большая часть жителей нашего города, это серьезная доля в его экономике, и мы очень надеемся на то, что предприятие будет развиваться и расти вместе с городом», — выразил надежду **Юрий Кампов**.

«История старейшего предприятия, безусловно, тесно переплетается с историей Мариуполя. Столица Приазовья и завод не представляют жизни друг без друга».

На сегодня — АСРЗ единственный на Азовском море судоремонтный, который, кроме того, что имеет свой док и причалы, сохранил и талантливый коллектив инженеров, и узких специалистов судоремонта и судостроения. Именно они, своими делами, верой в завод и в его будущее, продолжают писать сегодняшнюю историю АСРЗ», — подчеркнул на открытии выставки **Олег Иванюшенко**.

Экспозицию, в которой собрано 130 репортажных фото, запечатлевших традиционные для судоремонтного завода процессы, снятые на производственных площадках и несколько уникальных снимков начала 20 века, уже в первый день выставки посетило более 200 человек.

С идеей посредством изобразительных средств рассказать гро-



маде о сегодняшнем дне АСРЗ выступила пресс-служба АСРЗ. И тем более отраднo, что инициатива старейшего предприятия в городе поддержана и пресс-службами муниципалитета и крупных металлургических предприятий Мариуполя.

Кто знает, какие еще замечательные экспозиции ждут нас в рамках празднования 130-летия промышленности Мариуполя?

Выставка АСРЗ продлится до 20 октября: приглашаем посмотреть.

Гарантируем — будет интересно!



На АСРЗ продолжается ремонт портальных кранов

В частности, идет реконструкция металлоконструкций, покраска и грунтовка поверхности металлических изделий в цвет, определенный правилами эксплуатации.

Конструкции перегрузочных порталных кранов типа «Кондор» — это сложные не только в техническом, но и в эксплуатационном отношении устройства, и их своевременный ремонт — залог полноценного и успешного функционирования предприятия по исполнению плановых заданий.

В основном, ремонт касается высоконагружаемых элементы конст-

рукций, которые чаще всего разрушаются под воздействием неблагоприятных факторов. Устраняются дефекты металлоконструкций, представляющих опасность и способные вызвать разрушение конструкции. Устраняются, к примеру, трещины, которые могут привести вначале к разрушению защитного слоя, а затем и к образованию коррозии.

При помощи сварки ликвидируются трещины в сварных швах, а также деформации такие как вмятины и гнутости. Ведется приварка усиливающих элементов к ослабленным конструкциям



С 1 июля на ООО «СРЗ» полная рабочая неделя

На основании предполагаемой загрузки производственных подразделений Азовского судоремонтного завода на ближайшую перспективу, с 1 июля 2016 года руководством ООО «СРЗ» рабочий график коллектива переведен с 32- на 40- часовую рабочую неделю.

По-прежнему приостановлено действие приказа о трехдневном недельном графике, на который был переведен завод после 20 января 2016 года — даты Постановления Донецкого Апелляционного хозяйственного суда о досрочном расторжении договора аренды ЦИК ГП «АСРЗ» с ООО «СРЗ».

И хотя де-юре ситуация остается сложной — четкой стратегии дальнейшей формы существования и управления ЦИК ГП «АСРЗ» государством не представлено, администрация Азовского судоремонтного завода делает все возможное, чтобы поддержать своих сотрудников, наладить стабильную работу и сохранить позитивное настроение в коллективе, создавшееся на фоне положительной событийной динамики: победы АСРЗ по иску Фонда госимущества Украины о 43 миллионах гривен якобы недополученной Фондом выгоды, а также достигнутых договоренностей о возобновлении судостроения на мощностях АСРЗ.

В частности, контракта о строительстве надстройки танкера для Хорватского судостроительного завода и Соглашения о строительстве баржи в случае успешного выполнения первого после десятилетнего перерыва проекта.

Продолжается строительство надстройки для танкера

Как уже сообщалось, после десятилетнего перерыва, благодаря достигнутым договоренностям с компанией Viterlef Manadgment Ltd на строительство надстройки танкера для международных рейсов, АСРЗ получило шанс возродить судостроение.

Сроки выполнения контракта обязывают, поэтому за работу взялись со всей ответственностью, и сразу в нескольких направлениях.

Конструкторское бюро отдела подготовки ремонта судов АСРЗ разработало всю необходимую конструкторскую и технологическую докумен-

тацию: отработало 16 блоков чертежей укрупненной сборки.

Департаментом логистики и обеспечения закуплено все необходимое: сварочное оборудование и материалы, специальный точный мерительный инструмент, материалы для освещения



площадки строительства. Металл для надстройки поставляется очищенный дробеструйным способом до степени СА-2,5 и покрытый специальным техническим грунтом.

По разработанным принципиальным схемам, коллектив машиностроительного департамента обеспечил подготовку двух стеллажей для непосредственной сборки конструкции надстройки. Плоскость поверхности стеллажей выставлена с помощью оптических и лазерных нивелиров.

Для контроля качества сварных швов аккредитована центральная лаборатория АСРЗ.

На данный момент позади этап сборки продольных и поперечных переборок и настилов палуб с набором. И порядка 50% намеченных работ по блокам.

«Основная мотивационная часть работы над этим контрактом, это, конечно, гарантия получения следующего заказа при успешном строительстве надстройки, - говорит генеральный директор АСРЗ Олег Иванюшенко, - и этот заказ мы взяли сознательно. Во-первых, потому что это вопрос имиджа, а во-вторых, это мощный мотивационный фактор для коллектива. Следующее Соглашение о намерениях строительства баржи на мощностях Азовского судоремонтного завода — не на словах, а на бумаге закреплено с заказчиком. Этот масштабный проект 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 работ».

Как судостроение Хорватии загружает работой украинские заводы

Хорватские судостроительные предприятия чувствуют себя неплохо. От этого выигрывает и Украина: хорваты покупают у нас металл и дают субподряды корабелам.

На сегодня хорватские судостроительные заводы занимают значительную долю европейского рынка. По итогам 2015 года они находятся на втором месте в судостроении Европы и на десятом — в мировом. Такие данные озвучило правительство Хорватии. Стоимость контрактов на постройку 44 судов общей грузоместимостью 675 тыс. тонн оценивается в \$1,75 млрд, и это — без учета заказов, напрямую не связанных с судостроением. Портфель заказов пополняется, и недавно верфь Uljanik (г.Пула) взяла на себя обязательство построить два железнодорожных паромов (по 5,25 тыс. тонн или 54 вагонов) для Казахстана, первый — на 2017 год, второй — на 2018-й. В прошлом году Uljanik построил паром для Туркменистана (годом ранее — поставил в эту страну такой же).

Такая загруженность хорватских верфей приносит выгоду и украинцам. Во-первых, потому, что Хорватия покупает украинский металл. Президент Торгово-промышленной палаты Украины Геннадий Чижиков недавно был с украинской делегацией в Хорватии, где посетил судостроительный завод Brodotogir. «Я был поражен: с одной стороны курортная зона, а с другой стоит экологически чистая верфь, которая сейчас модернизируется. Стоят огромные танкеры, самый большой танкер — для американского заказчика. И на наш вопрос, откуда металл, было очень приятно услышать, что 9,5 тыс. тонн металла — из Мариуполя. Несмотря на войну, мариупольцы пообещали, что металл будет доставлен в срок, и они выполнили обещание», — рассказал он.

А представитель ТПП Украины в Хорватии Ивица Пирич добавил, что украинский металл покупают три больших завода мирового уровня. По его словам, сейчас есть заказ на четыре танкера. И нужно закупить 35 тыс. тонн металла.

Азовский судоремонтный завод сообщил о подписании контракта на изготовление секций металлической надстройки танкера для компании Viterlef Management Ltd. Сам танкер строится на одной из хорватских верфей.

Вторая причина — то, что Хорватия дает субподряды. В конце мая Азовский судоремонтный завод сообщил о подписании контракта на изготовление секций металлической надстройки танкера для компании Viterlef Management Ltd. Сам танкер строится на одной из хорватских верфей, название которой АСРЗ не уточнил. «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)», — сообщил СРЗ. Кроме того, было подписано соглашение о намерениях строительства на мощностях АСРЗ баржи «в случае успешного исполнения условий контракта». По данным Delo.UA, стоимость контракта — около \$0,5 млн, строительство баржи оценивается в \$5 млн.

И этим сотрудничество не ограничится. Как сообщил Ивица Пирич, Brodotogir готов разместить субподряды на украинских предприятиях. По словам хорвата, компания уполномочила его посетить судостроительные заводы Украины с тем, чтобы провести предварительные переговоры. Подробности Пирич не раскрывает, но уверяет, что у хорватской стороны большой интерес и контракты будут — боевые действия на территории Украины не отпугивают страну, которая сама пережила подобное.

Европа в тени Азии

Мировое судостроение показывает снижение. В 2015 году в мире было заказано 1306 судов, что на 40% меньше, чем в 2014 году, когда корабли получили 2162

заказа. В прошлом году судовладельцы потратили на пополнение флота \$69 млрд., годом ранее сумма была существенно выше — \$113 млрд.

Но при этом в начале этого года судостроительные верфи Европы уже получили заказов больше, чем верфи Азии. Как сообщила Германская ассоциация судостроителей и морских инженеров Verband für Schiffbau und Meerestechnik, уже в первом квартале европейцы получили заказы на \$3,7 млрд. — более половины глобального объема заказов в денежном выражении (портфель заказов всех судостроительных заводов мира составил \$6,5 млрд.).

В основном, Европа лидирует благодаря дорогим заказам на строительство круизных лайнеров, в чем Азия ей не конкурент. Как сообщает World Maritime News, итальянский завод Fincantieri уже работает над четырьмя новыми лайнерами для Carnival Corporation, еще четыре он построит для Costa Asia, и по одному — для P&O Cruises Australia и Princess Cruises. Немецкая Meyer Werft заключила контракт на строительство четырех судов для Saga Cruises and Disney Cruise Line.

Напомним, что европейские корабли уже давно уступили позиции азиатским конкурентам, которые стали производить «простые» суда значительно дешевле. Специалисты даже предположили, что со временем европейские судостроительные компании перенесут производство в страны Юго-Восточной Азии. Несколько лет назад Ассоциация судостроения Евросоюза заявила, что лидером мирового судостроения Европа может стать благодаря строительству пассажирских судов, судов-снабженцев, буксиров, высокотехнологичных газовозов, плавучих платформ для нефтяников и рыбодобывающих судов. К слову, по данным аналитиков информагентства Clarkson Research, определенной мерой китайцы потеряли объем заказов из-за падения спроса на балкеры, на строительстве которых они и специализируются.

Андрей МУРАВСКИЙ



Выполнен заказ повышенной ответственности

Всего по контракту АСРЗ требовалось изготовить 439 единиц труб и так называемых «качалей» заданного диаметра и длины. Работали над заказом специалисты станочного участка и участка ремонта судовых систем и устройств департаментов машиностроения и судоремонта предприятия.

Современная доменная печь — полностью водоохлаждаемый агрегат, в котором интенсивная работа охлаждаемых элементов определяет его надежность. Изготовление труб для системы охлаждения домны и доверено изготовить коллективу Азовского судоремонтного завода.

Изготовление качалей выполнено на трубогибном станке собственного изготовления.

«Необходимость изготовления таких станков сама жизнь подсказала, - вспоминает Василий Григорьев, ведущий инженер-технолог мехбюро отдела подготовки ремонта судов, - потому что завод на тот момент обладал ручными трубогибами, которые гнули небольшие трубы. А в бытность АМП флот вырос до 150 судов водоизмещением 20 тысяч тонн. Трубы потребовалось много, вот и понадобился такой станок для гнания трубы на потоке.

И вскоре по программе профильного Министерства морского хозяйства, мы стали изготавливать по три станка в год в течение нескольких лет и для других судоремонтных заводов страны. Станки эти пользовались большим спросом, так как выдавали качественный продукт».

Принцип работы трубогиба заключается в механическом воздействии на часть трубы, укрепленной на станине и проходящей через упорные и гибочные ролики. Чтобы труба не деформировалась, при нагреве применяются высокочастотные токи, а охлаждается изделие проточной водой.

Кроме труб, в данный момент коллектив Департамента машиностроения работает над изготовлением грейферов для украинских портовиков. Поставка оборудования с пакетом технической документации осуществляется точно в договорной срок.

Нептун на Азовском побережье

30 августа на Азовском побережье, ранним утром, как рассказывают свидетели, на городском пляже побывал Нептун – грозный покровитель морей, которого встречали порядка 25 тысяч отдыхающих.



председателя молодежной организации «Мост» АСРЗ и Евгения Агеева, ведущего инженера группы производства департамента судостроения АСРЗ. Вот они-то и не давали скучать ни публике, ни хозяину праздника – Нептуну, восседавшему на троне. Дети смотрели на действо как завороченные!

В этот день Морской царь побывал и на Азовском судоремонтном заводе, и в Мариупольском морском торговом порту и только потом прибыл на центральный городской пляж, где устроил фееричную шоу-программу с молодежной организацией Азовского судоремонтного завода при поддержке Приморской райадминистрации, дворцов культуры «Молодежный» и «Чайка».

Вместе с царской свитой устроил для отдыхающих на побережье настоящие гуляния с песнями и танцами.

Юные русалки – участницы коллектива «ДарияМ» из ДК «Молодежного» а «черти» очень напомнили Виктора Погребного, заместителя

Нептуна – это праздник, уходящий своими корнями еще в парусные времена. Он в традиции моряков, придумавших ритуал-посвящение при пересечении экватора. Так как в Атлантике в экваториальной зоне часто бывал штиль, и ветра приходилось ждать подолгу, вот и нашли развлечение для экипажа – придумали праздновать встречу с Морским царем. Этот морской праздник с забавами, розыгрышами и «маканием» провинившихся в воду, полюбился всем. Сегодня его празднуют и европейцы, и австралийцы, и американцы. Более того, с некоторых пор дают театральное представление на пассажирских лайнерах, даже если судно не пересекает экватор.



По режиссерскому замыслу, на праздник можно было не только посмотреть со стороны, но и к счастью для ребятишек, - принять в нем непосредственное участие. Музыкальные номера сменяли задорные игры и эстафеты с подарками и призами. Активисты молодежной орга-

низации Азовского судоремонтного завода придумали сценарий праздника и обеспечили необходимый инвентарь, а дворцы культуры, в свою очередь, пригласили своих воспитанников. Делали все вместе, готовились долго и тщательно. Репетировали с огоньком. Вот поэтому, наверное, праздник и получился таким ярким, небывало многолюдным и веселым.

Все, кто участвовал в его подготовке, приложили массу усилий, и все как один старались, прежде всего, для тех мариупольских ребятишек, которые проводят свое лето дома, не покидая родного побережья. Этот День Нептуна, наверняка, они запомнят не только как самое яркое событие лета, но возможно, как самое яркое событие своего детства.

Огромное спасибо коллективам, принимавшим участие в празднике, за позитив и драйв!



➤ Судоремонтники — Мариуполю

К 130-летию АСРЗ преобразился фасад заводоуправления

Картину в модной сегодня технике монументальной живописи, называемой муралом, использующейся для росписи архитектурных сооружений и других стационарных оснований, на торцевой стене здания нарисует команда художников мариупольской АРТ-Студии «МИКС» под руководством Максима Светлова.

На картине - вечная тема любви: ожидание возвращения любимых из дальних морей.

"Наша цель - внести яркие краски в жизнь коллектива предприятия и района, так как картина будет видна жителям бульвара Приморского и проспекта Лунина. Сломать стереотипы, и мотивировать сообщество мыслить позитивно. Это наш подарок старейшему в городе судоремонтному предприятию морской отрасли к большому юбилею".



📷 **Фотофакт**



В Мариуполе появится собственная киношкола

В октябре в Мариуполе откроет двери киношкола международного значения «CinemaHall». Горожан научат кинорежиссуре и актерскому мастерству.

Как рассказала в интервью MRPL.CITY директор кинофестиваля «КиТы» и представитель международной организации «CinemaHall» Ольга Новикова, ограничений в возрасте для поступления в школу нет – учащимся может стать даже шестилетний ребенок.

«В киношколе будут заниматься две возрастные группы – как дети, так и взрослые. Наши курсы рассчитаны на 32 занятия, на которых в зависимости от выбранного направления, учащиеся узнают азы актерского мастерства, а также историю кино, основы режиссуры и разработку сценариев.



Идея создать в Мариуполе киношколу пришла, после того, как автор сценариев, ведущая и режиссёр более 800 телевизионных программ, документальных и игровых фильмов **Наталья Огородная**, побывав в жюри кинофестиваля «КиТы», была восхищена нашим городом. У себя на странице в соцсетях она даже написала: «Мариуполь – моя новая любовь». Вместе с преподавателем актерского мастерства Международной актерской школы Киева Валентином Мысливым, она будет учить мариупольцев тонкому искусству кино», - отметила **Ольга Новикова**.

По ее словам, открытие киношколы востребовано – ведь очень много мариупольской молодежи сегодня пробуют себя в роли фильмейкеров.

Для мастер-классов обещают привлечь опытных специалистов различных направлений. Поступить в киношколу можно на конурной основе после собеседования с преподавателем.

Записаться на встречу можно, подав заявку в электронном виде или же по телефонам: 067-436-04-28, 099-934-61-57.

Курс будет длиться с октября с 2016-го года по май 2017-го.

По окончании учащиеся получают сертификат выпускника школы.



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. № 135 Тираж 1000 экз.
Способ печати - офсетный.
Не для продажи.