



«Постепенно нам удается переубеждать судовладельцев в том, что акватория Азовского СРЗ — безопасное место»

Несмотря на сложные условия на Востоке Украины, промышленные предприятия продолжают работу, на судоремонт и в порты заходят суда. О состоянии судоремонтной отрасли на Украине, о ситуации в Мариуполе и о работе крупнейшего в акватории Азовского моря судоверфи — в интервью **Дмитрия Ляшова**, генерального директора Азовского судоремонтного завода, расположенного в Мариуполе.

— История Азовского судоремонтного насчитывает более столетия. Скажите, как завод развивался в постсоветское время и что представляет собой сегодня?

— Азовский судоремонтный входит в число старейших предприятий страны. История его насчитывает уже 129 лет — с 1886 года, когда на месте будущего АСРЗ были заложены первые механические мастерские. Впоследствии именно эти мастерские стали базой крупнейшего на побережье Азовского моря Мариупольского порта и сами обрели самостоятельность как судоремонтное предприятие.

Статус судоремонтного завод получал два раза: в 1931 году, когда его признали самостоятельным предприятием, и в 1955, когда ему вернули статус после окончания периода восстановления городского хозяйства.

В послевоенные годы завод специализировался на ремонте тракторов и сельскохозяйственных машин, пилорам, лебедок, строительстве понтонов, изготовлении якорных канатов и прочего.

В период расцвета судостроения и судоремонта — в 60-80 годы XX века именно на Азовском судоремонтном впервые в отрасли был построен док грузоподъемностью пять тысяч тонн, и тогда же завод стал единственным поставщиком грейферов для всех портов СССР в системе морского флота. К концу 80-х годов завод был ведущим предприятием Азовского бассейна по ремонту флота, изготовлению судовых деталей, узлов, строительству плавучих доков, катеров. Тогда было налажено серийное строительство морских нефтемусоросборщиков, подъемных доков, лихтеров, плавпричалов и даже трубогибочных станков с нагревом труб токами высокой частоты.

В 2003 году Фонд госимущества Украины передал целостный имущественный комплекс госпредприятия «Азовский судоремонтный завод» в аренду ООО «СРЗ». С 2010 года завод находится под управлением компании «Мариупольская Инвестиционная Группа» и является крупнейшим в акватории Азовского моря судоремонтным предприятием.

— Каковы на сегодня производственные мощности предприятия?

— Предприятие предоставляет клиентам из Украины и других стран мира услуги машиностроения, судостроения, судоремонта



и перевалки. Сегодня оно способно обслуживать суда длиной до 200 и шириной до 25 метров. В активе завода находится единственный в акватории Азовского моря плавучий док, грузоподъемностью 15 000 тонн.

Для осуществления грузоперевалок и бесперебойной работы по обработке судов на территории предприятия располагаются восемь причалов общей протяженностью 1,24 километра, которые оснащены порталными кранами грузоподъемностью от 5 до 40 тонн и всеми необходимыми энергетическими сетями. Общая площадь для накопления грузов составляет более 21 000 квадратных метров. Глубины у причалов — 8 метров, что позволяет принимать суда практически всех типов.

АСРЗ имеет многолетний опыт строительства самоходных барж, лихтеров типа «LASH», плавучих доков, причалов, предназначенных для швартовки судов водоизмещением до 5000 тонн, длиной до 105 м, состоящих из трех шарнирно-соединительных понтонов с переходным мостом.

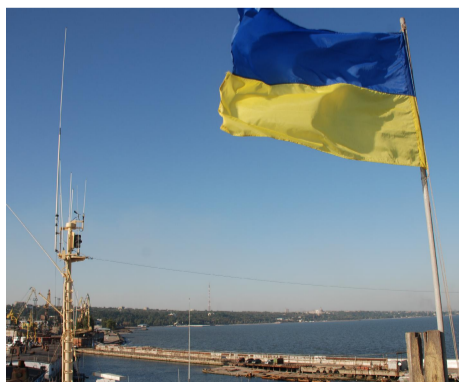
Кроме того, на заводе есть собственный проектно-конструкторский отдел.

— Какие направления деятельности предприятия на сегодня в приоритете?

— Если говорить о таком направлении как судоремонт и строение, то в силу объективных причин, они, к сожалению, не соответствуют потенциальной мощности предприятия, и с начала текущего года нами отремонтировано 17 судов.

С учетом сложной политической ситуации в регионе грузооборот и количество флота, задействованного непосредственно в акватории Азовского моря, сократились, но в плане загрузки производства выручает то, что еще в 90-е годы была проведена диверсификация, и было развито машиностроение как дополнительный вид деятельности.

→ стр. 2



По итогам трех кварталов 2015 года общий объем реализации продукции и услуг Азовского судоремонтного завода составил более 97,5 миллионов гривен.

Доход машиностроительного подразделения составил 34,48 млн грн. Доход судоремон-

ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ ТРЕХ КВАРТАЛОВ 2015 ГОДА

ного подразделения составил 20,38 млн. грн., перевалки грузов — 39,58 млн грн. Доход ООО «СРЗ» от других видов деятельности составил около 3,07 млн грн.

По результатам трех кварталов текущего года ООО «СРЗ» уплатил почти 35 млн. грн. налогов, в том числе 7,3 млн. грн. в местный бюджет.

Кроме того, за отчетный период на заводе было изготовлено 43 грейфера, что почти в 3 раза больше, чем за аналогичный период 2014 года.

Также на заводе отремонтировано 17 судов (плавучие краны, теплоходы, буксиры) и перевезено чуть больше 218 000 тонн грузов.

«Несмотря на сложную экономическую ситуацию в стране, предприятие работает, и по некоторым направлениям, например, машиностроение, демонстрирует даже более

высокие показатели, чем в 2014 и 2013 году.

Так, 2015 в году мы получили 34,48 млн. грн. дохода от машиностроения, а это почти вдвое больше по сравнению с аналогичным периодом 2014 года, и в 1,6 раз превышает показатели 2013 года.

Кроме того, предприятие стабильно платит налоги в госбюджет и не имеет задолженностей перед работниками по заработной плате», — подчеркивает генеральный директор ООО «СРЗ» **Дмитрий Ляшов**.

«Мы удовлетворены результатами работы завода за три квартала. АСРЗ является одним из самых перспективных активов, для которого мы разработали стратегию и ищем инвесторов», — прокомментировал исполнительный директор Управляющей компании «Мариупольская инвестиционная группа» **Олег Иванюшенко**.

*Уважаемый читатель!
Как гласит китайская мудрость
длинный путь начинается с первого
шага. И рады вам сообщить, что шаг
этот нами уже сделан: у вас в руках
первый номер «Азовского
судоремонтника». Его днем рождения
можно считать сегодняшнюю дату,
а очередные выпуски ждать
не менее одного раза в месяц.*

ПЕРВЫЙ ШАГ СДЕЛАН

Так как учредителем «Азовского судоремонтника» является наш судоремонтный завод с более чем вековой историей, другого названия у издания и не могло быть. Этот проект будет служить нашим, а не чьим-то сторонним интересам.

Он создан для того, чтобы Мариуполь узнал о нас, работниках единственной на подконтрольной Украине судоверфи, как можно больше. Поэтому героями «Азовского судоремонтника» станете вы, корпусники, судостроители, литейщики, сварщики и резчики, стивидоры и такелажники. А ваш труд — ключевой темой и предметом обсуждения на его страницах.

Мы презентуем вам целый ряд интерактивных рубрик, рассчитанных, прежде всего, на общение и движение навстречу вашим пожеланиям.

Отныне вы можете рассчитывать на получение достоверной информации о деятельности предприятия, организации труда, кадровой политике, развитии технологии и о многом другом из первых рук — специалистов и экспертов.

Уверены, что впоследствии «Азовский судоремонтник» будет востребован не только у работников Азовского судоремонтного завода и их семей, но и у жителей Мариуполя, судьба которого неразрывно связана с морем и морскими профессиями.

С этим изданием мы связываем большие надежды — в наше трудное и не самое благоприятное для отрасли время он поможет нам сплотиться и работать лучше.

Ведь никто не станет спорить, что цивилизованные формы передачи полезных идей и мыслей — с помощью букв и смыслов, по сей день остаются самыми эффективными.

Ведь нам есть что сказать, не так ли?



4 декабря — все в спорткомплекс ПГТУ НА ФУТБОЛ!

В этот день в 20.25 первую игру в XIV розыгрыше Кубка Мариуполя по мини-футболу на поле Приазовского государственного технического университета судоремонтники сыграют с многократными чемпионами города — командой «Титан» кислородно-конвертерного (ККЦ) цеха комбината им. Ильича.

→ стр. 4

«Постепенно нам удается переубедить судовладельцев в том, что акватория Азовского СРЗ — безопасное место»

→ *Продолжение.
Начало на 1 стр.*

Так, за 9 месяцев 2015 года коллективом машиностроительного производства было изготовлено 43 грейфера, а в сентябре мы получили заявку до конца года сделать еще 36.

Для сравнения, в прошлом году было — всего 34. Можно говорить о том, что доверие и интерес к АСРЗ как предприятию возвращается, несмотря на непростую ситуацию в регионе. Более того, порезультатам мониторинга ситуации в отрасли, выходит, что мы сохраняем лидирующие позиции в производстве грузозахватных устройств для горнодобывающих, металлургических предприятий и портовых терминалов.

Кроме того, по мере сил пытаемся работать в режиме порта, но пока наши возможности здесь используются всего на 25-30% от потенциальных. Номинальные мощности АСРЗ по перевалке составляют 1 миллион тонн грузов в год. Традиционно это металл, зерновые, ПЕК, удобрения. Но в этом году мы взяли на себя несвойственную группу грузов — это металлолом (правда, объемы пока всего в 2-2,5 тыс. тонн в месяц) и зерновые. Завод и раньше работал по зерновым (немного шрота и пшеницы), но в этом году мы решили существенно модернизировать инфраструктуру для перевалки этих грузов. Мы инвестировали более миллиона гривен в реконструкцию первого причала и завальных ям для прямой перевалки зерновых, привели в порядок подъездные пути и крановое хозяйство. Благодаря этому в пик зерноперевалки вышли на показатель почти 3,5 тыс. тонн в сутки, что для неспециализированного предприятия хороший показатель.

В таких условиях для управляющей компании «Мариупольская инвестиционная группа» и для меня как генерального директора АСРЗ требуется максимально оптимизировать производственный процесс, придерживаться рационального менеджмента и дальше развивать предприятие.

— Как решаете кадровый вопрос — есть ли такая проблема сейчас в Украине?

— Дефицит кадров в той или иной степени стоит перед каждым предприятием. Причем, это касается как инженерного, так и рабочего персонала. Штат нашего предприятия укомплектован, и острой проблемы с кадрами нет. У

нас работают опытные практики — судовые механики, штурманы, электромеханики, матросы и мотористы. Они и составляют костяк лучших кадров предприятия.

В то же время, мы заинтересованы в квалифицированных инженерах-судоремонтниках и судостроителях, судокорпусниках, судовых электромеханиках. Поэтому на взаимовыгодной договорной основе сотрудничаем с местным Азовским морским институтом Одесской национальной морской академии, который готовит судоводителей и механиков-эксплуатационников, и Одесским институтом инженеров морского флота.

— Какие суда совершают судозаходы в АСРЗ сегодня?

— На судоремонт стабильно заходят небольшие суда техфлота Мариупольского и Бердянского порта, суда подразделений Администрации морских портов Украины, местные рыбопромысловые сейнеры и траулеры, тогда как мощности предприятия позволяют проводить ремонт 120 судов в год.

Большие суда, на которые рассчитаны наши мощности, в нынешних реалиях с заводом мало сотрудничают.

Надеюсь, временно, до стабилизации ситуации в стране, от нас ушли турецкие и греческие компании, равно как и российские судовладельцы, а это 60-65% наших постоянных клиентов в прошлые годы. В последнее время, к слову, наметился умеренный оптимизм со стороны клиентов в разных областях. Так, с января 2015 года мы заключили 6 договоров по судоремонту и исправно выполняем эти заказы. Партнеры из дальнего зарубежья просто перестраховываются, реагируя на искаженную или преувеличенную информацию о «неблагополучной ситуации» в акватории вокруг Мариуполя.

— Каковы на сегодня конкурентные преимущества предприятия?

— Прежде всего, необходимая инфраструктура и парк оборудования для работы в судоремонте, судостроении, грузоперевалке и машиностроении.

Важно, что на сегодня на АСРЗ сохранен и функционирует весь комплекс судоремонтных услуг.

По доковой части выполняем ремонты винт-рулевой группы с восстановлением геометрических размеров методом наплавки,

очистку корпусов абразивно-струйным методом, окраску методом безвоздушного распыления и ремонты донно-заборной арматуры с восстановлением рабочих поверхностей.

По корпусной части выполняем ремонт металлоконструкций, ремонт/замену трубопроводов любой сложности, трюмных крышек, конструкций судовых спасательных устройств (шлюпбалки) и трапов.

По механической части — ремонты судовых двигателей внутреннего сгорания, топливной аппаратуры, восстановительные ремонты элементов гидравлики; изготавливаем сменно-запасные части для узлов и механизмов судна, выполняем литейные отливки из цветных и черных металлов.

По электрочасти производим ремонты электродвигателей с выполнением вакуумной пропитки, ремонтно-наладочные работы пневмо- и электроавтоматики, а также системы дистанционного автоматического управления судна.

Несмотря на изменения валютного курса и общий рост цен на энергоносители и металл, мы продолжаем удерживать стоимость услуг и работ на должном уровне.

И пусть, учитывая сегодняшнюю ситуацию в восточной Украине, судовладельцы неохотно направляют суда в этот регион, а страховые компании не покрывают риски, связанные с возможным повреждением судна по причине боевых действий, — все же нам удается убеждать судовладельцев в том, что акватория АСРЗ — безопасное место.

Мы проводим реорганизацию внутренних процессов и внедряем на предприятии систему менеджмента качества, чтобы предлагать нашим клиентам эксклюзивные ценовые предложения.

— Каким вам видится будущее АСРЗ?

— Хотя судостроение в Украине переживает сегодня не самые лучшие времена, я верю в будущее предприятия. Как самый большой судоремонтный завод на Азовском море, он выгодно отличается от других. АСРЗ отличается выгодное географическое расположение, доступность железнодорожного сообщения, разветвленная инфраструктура для оказания комплекса услуг, и сохраненный штат квалифицированных специалистов. Чтобы максимально эффективно распорядиться этими преимуществами, мы привлекли компанию Roland Bergers для разработки долгосрочной стратегии развития завода. Разработка выбранной стратегии «сфокусированный универсальный игрок» со специализацией в перевалке, машиностроении, судоремонте и судостроении требует инвестиций в размере более 10 млн долларов в течение пяти лет. Это позволит нам увеличить показатели по каждому из направлений от двух до четырех раз. В данный момент мы занялись активным поиском инвесторов для предприятия. При этом, чем спокойнее становится в Мариуполе, тем больше появляется откликов.

ЕВРОПЕЙСКИЕ ИНВЕСТОРЫ ПРОЯВЛЯЮТ ИНТЕРЕС К АСРЗ

«По мере стабилизации ситуации на Донбассе количество откликов зарубежных инвесторов растет», — на днях в интервью «Центру транспортных стратегий» заявил Олег Иванюшенко, директор Управляющей компании «Мариупольская инвестиционная группа», которая управляет активами в транспортно-логистическом кластере.

«Чем спокойнее становится в Мариуполе, тем больше появляется откликов европейских инвесторов. Наибольший интерес пока проявляют не специализированные, но финансовые инвесторы, заинтересованные в том, чтобы в «низкой точке» вложиться в перспективный проект. Мы готовы рассматривать различные варианты форм и инструментов инвестирования, начиная с долгосрочного кредитования до участия в капитале. Естественно, реализация всех этих вариантов будет зависеть, в первую очередь, от позиции государства, в том числе и от того, каким оно видит будущее завода», — считает Олег Иванюшенко.

Он рассказал, в частности, о том, что с учетом нестабильной политической ситуации в регионе и близкого расположения активов группы к зоне конфликта, «УК «МИГ» привлекла международную компанию Roland Berger Strategy Consultants для разработки стратегии развития Азовского судоремонтного завода.

Согласно новой стратегии, АСРЗ требует инвестиций в размере более 10 миллионов долларов в течение пяти лет. По мнению экспертов, этот капитал позволит увеличить показатели по каждому из направлений деятельности — судоремонт, судостроение, перевалка и машиностроение — от двух до четырех раз.

Несмотря на то, что выручка Группы последние годы снижается, руководители предприятий сохраняют веру в перспективы бизнеса.

«С одной стороны, девальвация гривны позволяет нам быть конкурентными по цене. И до девальвации гривны услуги завода были дешевле услуг российских и турецких конкурентов на 20-25%, а сейчас — тем более, — аргументирует Дмитрий Ляшов, генеральный директор Азовского судоремонтного завода. — С другой, у нас есть уникальная техническая база. Убежден, что процессы установления мира на Донбассе не будут иметь обратного хода, и многие наши традиционные клиенты вернуться».

➤ Новости партнеров

«УКРТРАНСАГРО» НАЧИНАЕТ ПРИЕМКУ И ПЕРЕВАЛКУ КУКУРУЗЫ И ПОДСОЛНЕЧНОГО ГРАНУЛИРОВАННОГО ШРОТА

Оператор зернового терминала «УкрТрансАгро» расширяет свой номенклатурный ряд новыми позициями: начинает приемку, хранение и перевалку зерна кукурузы и подсолнечного гранулированного шрота.

Согласно сообщению, обеспечивать зерновой терминал необходимыми объемами будет логистическая и экспедиторская компания «УТА-Логистик».

Отгрузка первой партии кукурузы запланирована на конец ноября 2015 года в Италию, после завершения накопления судовой партии. В случае удачной конъюнктуры рынка компания планирует увеличивать объемы перевалки кукурузы.

Перевалка шрота производится с автотранспорта и железнодорожных вагонов с начала ноября 2015 года.

Отмечается, что для перевалки кукурузы и шрота, который прибывает ж/д транспортом, будет использоваться железнодорожный приемник, который, в отличие от распространенной на предприятиях в Мариуполе выгрузки зернопродуктов из вагонов в специальные завальные ямы, позволяет существенно ускорить процесс.



Железнодорожный приемник «УкрТрансАгро» позволяет принимать грузы со скоростью до 3 тысяч тонн (около 60 вагонов) в сутки, и либо хранить их в специализированных емкостях, либо сразу перегружать на другое транспортное средство.

«Расширение номенклатурного ряда «УкрТрансАгро» является частью стратегии компании. Перевалка шрота и кукурузы позволит загрузить производственные мощности терминала на фоне сезонного снижения объемов перевалки пшеницы. Кроме того, по итогам сезона 2014/15 маркетингового года Украина экспортировала около 19 млн тонн кукурузы. Поэтому мы считаем, что перед компанией появляется отличная возможность занять еще одну нишу на достаточно перспективном участке рынка перевалки зерновых», — рассказал Артем Мазный, исполнительный директор «УкрТрансАгро».

«Мы планируем достичь объемов перевалки продуктов переработки зерновых и масличных грузов на уровне 15 000 тонн в месяц, а также организовать перевалку соевого шрота, который сейчас в Мариуполе не представлен. Мы справедливо считаем, что будущее спотовых портов как раз в продуктах переработки. «УТА-Логистик» полностью берет на себя решение организационных вопросов наших клиентов, в том числе доставку груза «с поля» или линейного элеватора на терминал», — сообщил Павел Плотноков, директор «УТА-Логистик».



АЗОВСКИЙ СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ПЫТАЮТСЯ ЗАДАВИТЬ ИСКАМИ

10 ноября в Харьковском апелляционном суде, где из-за проведения АТО на Юго-Востоке Украины, теперь рассматриваются все иски, инициированные Фондом государственного имущества в Донецкой и Луганской областях, состоялось очередное судебное заседание против ООО «СРЗ», с 2003 года арендующего целостный имущественный комплекс (ЦИК) Азовского судоремонтного завода.

По данному иску Фонд хочет получить с ООО «СРЗ» более 43 миллионов гривен «убытков», которые он якобы понес из-за недополученной с предприятия арендной платы. СРЗ возражает и доказывает, что исправно оплачивает правильную стоимость по арендной ставке, и не признает долг.

История вопроса проста:

В 2003 году между Фондом госимущества Украины и ООО «СРЗ» был заключен договор аренды вначале сроком на 10 лет – до 2013 года со ставкой арендной платы 4% от стоимости имущества.

Затем продлен еще на три года – до июля 2016 – со ставкой 20%, теперь от стоимости имущества по независимой оценке. До дня утверждения результатов независимой оценки, арендатор должен платить арендную плату без изменений.

Из письменных объяснений СРЗ, предоставленных суду, следует, что все годы аренды предприятие использует прозрачную систему расчета арендной платы, утвержденную Постановлением Кабинета Министров Украины «О Методике расчета арендной платы за государственное имущество и пропорции ее распределения» (786 от

4 октября 1995 г.). И поясняет, что за все это время расчет арендной платы в Методике не менялся, – увеличивалась лишь ставка аренды за пользование государственным имуществом, которая с 4% выросла до 20% для предприятий морской отрасли. И теперь ставка настолько высока, что за пять лет позволила бы полностью выкупить предприятие арендатору.

РАСЧЕТ СЛОЖНЫЙ, НО ДЛЯ СПЕЦИАЛИСТОВ – НЕ ПРОБЛЕМА

Но Фонд, похоже, живет в другом измерении. Рассчитывая арендную плату за июнь 2013 года, также руководствуясь Методикой Кабмина, подсчитывает, что размер арендной платы для ООО «СРЗ» составляет чуть более 800 тысяч гривен. А вот дальше конкретика в вычислениях напрочь отсутствует, и требуемая в иске сумма странным образом увеличивается... до 43 миллионов гривен.

Но Фонд и не утруждается доказывать расчет «упущенной выгоды». «За основу расчета Фонда, приложенного к иску, – поясняет представитель защиты ООО «СРЗ» **Денис Донцов**, – взяты данные из актов оценки имущества по состоянию на 30 ноября 2004 года. Тогда как в пункте 8-ом методики черным по белому написано: результаты независимой оценки действуют лишь в течение шести месяцев с даты

оценки, если, конечно, в отчете независимой оценки не предусмотрен иной срок.

Для расчета разницы между уплаченной арендной платой и арендной платой по ставке 20% не могут применяться отчеты об оценке по состоянию на 2004 год, как потерявшие силу.

Одним словом, проанализировав расчеты «убытков», я попросил истца конкретизировать: какой же месяц, по мнению ФГИУ, является базовым для расчета арендной платы, учитывая, что по настоящее время не определена дата проведения независимой оценки, что делает невозможным расчет месячной арендной платы для взимания каких-либо сумм с ответчика.

Здесь важно отметить, что на момент продления договора аренды последняя оценка имущества завода была сделана более 3-х лет назад. А при продлении договора **обязательно** должна производиться независимая оценка.

БЕЗ ОТВЕТА

Однако и после этого представитель Фонда продолжает настаивать на возврате суммы, рассчитанной на основе данных, потерявших силу, и не имеющих под собой надлежащего правового основания. Да, и, следуя обыкновенной логике, цены 2004 и 2013 года, с учетом инфляции и произошедшего в экономике страны за этот период просто несопоставимы!

Непонятна пока и позиция Судьи Хозяйственного суда Донецкой области Романа Колесника. Его отвод, к слову, представитель СРЗ попросил именно на последнем заседании – 11 ноября. Хоть судья и изобразил искреннее удивление, но, обладая цепким незаурядным талантом, думается, не хуже нас с вами знает, почему сторона ответчика попросила отвод.

В заявлении об отводе, зарегистрированном в канцелярии суда 11 ноября, сказано: «судья, подводя к рассмотрению дела однобоко и предвзято, полностью проигнорировав положения хозяйственно-процессуального кодекса Украины, без учета позиции ООО «СРЗ» и рассмотрения всех обстоятельств дела, постановлением от 21 октября 2015 года противоправно обязал ООО «СРЗ» в подтверждение позиции РО ФГИУ по Донецкой области представить отчеты об оценке стоимости имущества».

Кроме того, совершенно не учел тот факт, что данные документы и не могут находиться в ООО «СРЗ», поскольку в соответствии с Положением о РО ФГИУ в Донецкой области именно Региональное отделение осуществляет конкурсный отбор субъектов оценочной деятельности... выступает заказчиком независимой оценки имущества, экспертной денежной оценки земельных участков, заключает договоры на проведение оценки имущества, утверждает акты оценки и заключения о стоимости имущества на основании результатов рецензирования актов оценки и отчетов об оценке имущества».

Самое сложное – понимать, что, несмотря на все аргументы в пользу судоремонтного завода, суд все продолжается и, судя по всему, быстро не закончится.

Вместо того, чтобы окончить разбирательство в срок, установленный законодательством до 15 ноября, очередное судебное заседание снова перенесено и назначено на 30 ноября.

ПОСТСКРИПТУМ

Жаль, но приходится констатировать, что сколько бы Революций достоинства не совершалось в Украине, бизнес здесь по-прежнему живет не благодаря, а вопреки законам. Чтобы получить статус эффективного собственника, по-прежнему не достаточно исправно платить налоги и развивать производство, инвестируя в его развитие, делая ставку на долгосрочные преобразования с прицелом на постоянное развитие... недостаточно с готовностью принимать ответственность за судьбы других людей, коллективов и предприятий в целом. Более того, когда предприятия разваливаются под прессом давления, никто из исполнительной власти ответственности за это не несет.

Быть эффективным по-украински, значит, по-прежнему беспрекословно платить, когда, кому и сколько прикажут.

Петр РЕЗНИЧЕНКО

➤ **Официально** АСРЗ ГОТОВ ОТСТАИВАТЬ СВОИ ПРАВА

Официальная позиция ООО «СРЗ» относительно решения Хозяйственного суда Донецкой области по делу 905/1502/15 от 20 октября 2015 года о досрочном расторжении договора аренды целостного имущественного комплекса Азовского судоремонтного завода с ООО «СРЗ».

20 октября 2015 года Хозяйственный суд Донецкой области принял решение удовлетворить исковое заявление Регионального отделения Фонда государственного имущества Украины в Донецкой области к ООО «СРЗ» о досрочном расторжении договора аренды целостного имущественного комплекса государственного предприятия «Азовский судоремонтный завод» 1055/03 от 17 июня 2003 года.

ООО «СРЗ» заявляет о том, что решение Хозяйственного суда Донецкой области является необоснованным и принято с целым рядом серьезных нарушений норм процессуального права.

А именно: с неполным выяснением существенных для дела обстоятельств;

– с неправомерным признанием доказанными обстоятельств, которые не были в действительности доказаны и которые влияют на ход дела по существу;

– с несоответствием выводов, изложенных в решении суда, обстоятельствам дела;

– с нарушением и неправильной трактовкой норм материального и процессуального права.

Поэтому 2 ноября 2015 года, в связи с многочисленными нарушениями установленного порядка судебного рассмотрения дела и полном несоответствием вынесенного решения действующему законодательству Украины, ООО «СРЗ» обратилось в Донецкий Апелляционный хозяйственный суд с апелляционной жалобой на указанное решение. Также ООО «СРЗ» готовится к подаче жалобы в Высшую квалификационную комиссию судей Украины на поведение судьи М. Ю. Мальцева, и заявление об уголовном правонарушении в органы прокуратуры по фактам служебного подлога, вмешательства в деятельность судьи и вынесения заведомо неправосудного решения».

➤ **Сделано на АСРЗ**

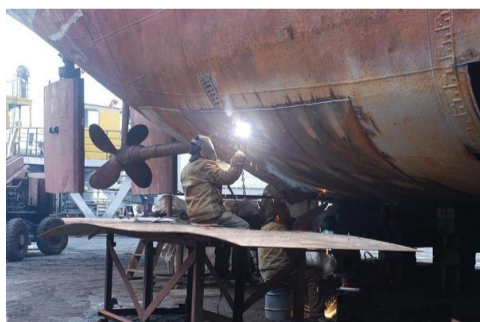
Продолжается ремонт сухогруза «Солигорск» и сторожевика «Донбасс»

На АСРЗ продолжаются работы по ремонту сухогруза «Солигорск» и сторожевика «Донбасс», 10 ноября заведенных в док № 4.

Обмытые пресной водой под высоким давлением, ремонт каждого судна движется по собственному графику, утвержденному согласно пройденной дефектации.

Как и планировалось, для повышения работоспособности и надежности изношенных корпусных конструкций, кормовая часть корпуса сухогруза «Солигорск» подкреплена накладными металлическими листами. Всего предстоит заменить в общей сложности восемь тонн металлоконструкций корпуса судна.

По дополнительной заявке заказчика, продол-



жаются работы по замене наружной обшивки корпуса судна и днищевого набора. Идет замена металла на килевом стрингере, шпангоуте и флоре. В работах по «Солигорску» одновременно занято 20 судокорпусников-ремонтников и сварщиков корпусного цеха предприятия и докового производства.

На сторожевике «Донбасс» продолжается ремонт гребного устройства: проведена очистка, шлифовка и цветная дефектоскопия гребных винтов судна. Акты дефектации переданы на согласование командованию корабля.

Впереди окраска судов по схеме.

На третий причал АСРЗ поднят рейдовый катер «Буран»

16 ноября при участии экипажа плавкрана «Нептун-4», грузоподъемностью 150 тонн, на третий причал АСРЗ поднят рейдовый катер «Буран» Мариупольского морского торгового порта.

После проведения дегазации и подготовительных процедур, оперативно, чуть более чем за час, специалисты окончили швартовку и подъем судна на кильблоки, где ему и предстоит пройти судоремонт на подтверждение класса и предъявление Регистру судостроительства Украины.

По информации **Владимира Новизинского**, начальника производственно-диспетчерского отдела предприятия, на данный момент «Буран» обследован комиссией в составе судовладельца и специалистов предприятия, и официально принят в рабо-



ту по предварительной ремонтной ведомости.

На первом этапе ремонта корпус судна обмыт пресной водой высокого давления от морских обрастаний, и очищен абразивно-струйным методом.

После последовательно будет произведена полная дефектация корпуса судна, металлоконструкций и ремонт механического оборудования.

Всего на данный момент на судоремонте в АСРЗ находится 11 судов рыболовецкого, вспомогательного и военного флота различного водоизмещения.

«Спасибо, шефы, самим бы нам не справиться!»

Кровельщик Александр Власенков и монтер путей Дмитрий Иванов ремонтно-строительной службы Азовского судоремонтного завода стали для коллектива педагогов и воспитанников детского сада № 64 «Кораблик» практически добрыми волшебниками, «расколдовавшими» систему стоков в помещении бывшей котельной детского сада.

Этот сад в Приморском районе один из самых популярных. Четыре его возрастные группы – от ясельной до старшей – посещает 102 дошкольника. В каждой группе более 20 детей, кроме ясельной, в которой малышей всего 18.

Как рассказала заведующая детским садом Наталья Хара, в один день стоки моечных ванн ясельной и средней групп в помещении бывшей котельной вообще перестали уходить, и на сто процентов женскому коллективу не удавалось выяснить причину. Попытались почистить, – не получилось.

«Как решить проблему? Это стало нашей головной болью, – сетует Наталья Владеновна. – Мы поняли, что самим нам не справиться: трубы проходили под полом в коридоре, и дальше – под крыльцом до самой выгребной ямы. Пугала сама ситуация, сложная с любой точки зрения: начиная с принятия правильного инженерного решений, и физически. Даже материалы приобрести не так дорого, как предстоящая работа».

Детский сад – это, прежде всего, санитария. Поэтому действовать необходимо было срочно, как говорится «вчера».

Так как процедура обращения детского учреждения к подрядчику, к сожалению, не столь поворотлива, руководство сада сразу же поспешило к



Кровельщик Александр Власенков и монтер путей Дмитрий Иванов

письмом к шефам – к генеральному директору АСРЗ Дмитрию Ляшову, который и организовал помощь.

«Когда-то наш детский сад был ведомственным у этого предприятия, но и после передачи его муниципалитету в 2009 году, судоремонтники всегда поддерживают нас, и в период подготовки к новому учебному году, и вот в таких форс-мажорных обстоятельствах. Буквально сразу же у нас появилась бригада специалистов, которые обследовали трубы в помещении котельной, и разработали план ремонта», – рассказала заведующая.

Правда, как рассказали Александр Власенков и Дмитрий Иванов, причину проблемы пришлось поискать: «Разобраться удалось только после того, как были демонтированы полы, и что называется вскрыта система стоков по всей длине, – говорят ребята. – Оказалось, что сгнила вся труба в подполье, и чугунный тройник, в котором стоки собирались. Но главное – выяснилась давняя причина форс-мажора, «заложенная» еще в год постройки. Абсолютно неправильно – под прямым углом – были уложены сточные трубы, что изначально затрудняло работу системы и приводило к подтоплению. Но так как трубы были расположены под землей, вскрыть причину не представлялось возможным».

На работы потребовалось меньше недели, в течение которой работникам кухни пришлось вручную потаскать использованную воду в яму.

«Раскопку сточных труб помогли начать такелажники, – рассказали шефы, – закончили земляные работы самостоятельно. После произвели замену порядка 10 погонных метров трубы, исправив многолетнюю ошибку, – уложив сточные трубы под правильным углом, сделав отвод в выгребную яму».

Теперь в моечной снова полный порядок, и у сотрудников сада все силы уходят на игры с детьми, и работа спорится.

«Спасибо Вам, шефы, – слова искренней благодарности говорят Вам педагоги и воспитанники детского сада «Кораблик».

➤ АСРЗ – предприятие долгожителей

чтобы сделать заново, деревянные каюты на малых и больших судах, слали палы, делали переборки и палубы на больших пароходах», – вспоминает Иван Антонович.

За отличную работу по палубе на т/х «Иван Богун» хранит Почетную грамоту. 11 лет проработал плотником, потом бригадиром такелажников-маларов склада второго отдела, и еще 17 лет парторгом. Вообще, считает, что наград в его жизни было много. Хранит памятную медаль, подаренную ему коллективом на 60-летие, значок 100-летия АСРЗ... В общем, за 28 лет «есть кое-чего».

«Вот как нету у меня настроения, сразу про пчел берусь читать. И все отходить! – делится рецептом хорошего настроения Иван Антонович, – меня всегда журнал «Пчеловод» выручает».

Но самое поразительное – что и мечта у него есть. Хочет он построить целебный улей, на котором по несколько часов лежать можно – оздоравливаться. Улей лечит, потому что теплый, и энергетика особенная у пчел... Это он в журнале об этом прочитал...

В день рождения от имени коллектива и администрации предприятия, начальник отдела военно-мобилизационной работы Василиса Беляевская, ветеран АСРЗ Владимир Куденев, и председатель совета ветеранов АСРЗ Наталья Цема привезли юбиляру в подарок подарки: цветы и продукты.

Живи еще сто лет, дорогой Иван Антонович!

Мечта всегда молода

В сентябре Ивану Антоновичу Ивахненко, 1925 года рождения, бывшему работнику и общественнику судоремонтного завода, исполнилось 90 лет. Конечно, цветы, чаепитие и воспоминания. Приятно, что за 30 лет на заслуженном отдыхе, он и не думал меняться, такой же подтянутый и быстрый (может, только слышать стал хуже). А уж тем более, – забывать свое ремесло.

«В жизни моей, – говорит Иван Антонович, – мало что изменилось, – как и прежде, – живу с одной женой, Фаиной. Только ухаживаю за ней больше (грустно улыбается) потому что она практически не ходит и совсем потеряла зрение. Иногда вот принимаю гостей, как сегодня. А, в основном, делаю домашний мед-кормилец. И вожусь вот с пчелами... их у меня восемь семей. Только и гляди за ними: весной, чтоб не улетели, (три роя поймал в этом году), а зимой, чтоб не замерзли... Пчелы – это жизнь, люблю смотреть на них, и слушать как они гудеть».

Но, и по чистоте в доме, и по хозяйскому укладу, а еще теплоте пирогу с яблоками на столе, видно, какой гостеприимный Человек, Оптимист и Мудрец Иван Антонович.

Весной бдительно «сторожит» пчел и до сих пор сохранил талант мастера по обработке древесины, превращающим свои воспоминания юности и детства в деревянные произведения. Так на выставочной полочке в серванте

дома на улице Сумской (Приморского района) появился «родительский дом» (каким помнит его по детству в Луганской области), мельница и колодцы с журавлями, купеческие доходные дома, увиденные в поездках, и прочее.

Он и на СРЗ-то плотником работал. А устроился, когда переехал в Мариуполь с Урала.

«По пароходам ремонтировали и «ломали»,



На АСРЗ новая спецобувь

Согласно решению, принятому генеральным директором АСРЗ Дмитрием Ляшовым после встреч с коллективами производственных подразделений, линейка спецобуви на предприятии расширена на три модели.

По заданию генерального, организована закупка необходимого количества пар.

По информации заместителя генерального директора по коммерции Дмитрия Тимофеева, поэтапно до конца декабря для 717 работников предприятия будут приобретены новые модели рабочей спецобуви.



1 Первая модель – ботинки рабочие улучшенные универсальные.

Вторая модель – ботинки рабочие сварщика улучшенные с внутренним металлическим подноском и защитой шнуровки.



Третья модель – ботинки рабочие универсальные с внутренними металлическим подноском



В порядке, установленном Коллективным договором, первой моделью будут обеспечены электромонтеры по обслуживанию и ремонту электрооборудования, электромонتاжики судовые, фрезеровщики, токари-расточники, токари, стамески, слесари-судоремонтники, изолировщики судовые, маляры, заточники, слесари по сборке металлоконструкций, и работники итр.

Вторая модель – для 87 штатных электро-, газосварщиков, газорезчиков, трубопроводчиков судовых и судокорпусников-ремонтников.

Третья модель предназначена для представителей специальностей, работа которых связана непосредственно с перевалкой грузов и литейно-кузнечным процессом.

Все новые модели имеют маслобензостойкую подошву повышенной износоустойчивости, высокое сопротивление скольжению, температурный диапазон использования -35°C +300°C и самоочищающийся профиль ходовой поверхности.

Для работников остальных специальностей и специалистов ИТР на 2016 год заказаны рабочие ботинки клеешовинные, которые приобретались и в 2015 году.

4 декабря – на футбол!

Продолжение. Начало на 1стр.

Всего за Кубок поборется 21 команда, в том числе и команда АСРЗ. Путем жребия команды-претенденты на победу в Кубке разбиты на три группы. После группового турнира в один круг, команды, занявшие первое и второе место в группах, и две лучшие команды, занявшие третье место, выйдут в плей-офф, в которых определится обладатель Кубка. К слову, команда АСРЗ играет во второй – группе Б вместе с «Титаном-2» (ККЦ ММКИ), «Металлургом» – командой МК «Азовсталь», ФК «Ближний» Волноваха, «Ларенцо» (Бизнес Мариуполя), «Сигнал» (ПГТУ) и командой ветеранов футбольного сообщества Мариуполя «Ветеран».

Игры стартовали 25 ноября и продлятся до 25 января 2016 года.

Наши сыграют:

4 декабря (20.25) с «Титаном»,
11 декабря (18.05) – с «Ветераном»,
16 декабря (18.05) – с «Ларенцо»,
23 декабря (19.40) – с командой «Ближний»,
8 января (19.40) – с «Металлургом» комбината Азовсталь

20 января (18.50) – с командой ПГТУ «Сигнал».
1/4 финала состоится 22 января, 1/2 финала – 27.01, а финал, в который от всей души желаем выйти нашей команде, пройдет 29 января.



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. № Тираж 2000 экз.
Способ печати - офсетный.
Не для продажи.