



ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ АЗОВСКОГО СУДОРЕМОНТНОГО ЗАВОДА

# Азовский судоремонтник

№ 11(2) февраль, 2017 год

24 января в бизнес-центре Азовского судоремонтного завода состоялась пресс-конференция с участием исполнительного директора УК «Мариупольская инвестиционная группа» Олега Иванюшенко, генерального директора АСРЗ Олега Турского, председателя профсоюзного комитета предприятия Александра Пашкова, и.о. директора по персоналу и социальным вопросам Лидии Мугли и юриста предприятия Ирины Новиковой.

В ходе пресс-конференции заявлено, что в результате инсинаций, подтасовки фактов и силового давления на менеджмент предприятия, администрацию вынуждают произвести действия, которые, в конечном итоге, могут привести к полной остановке производственных мощностей АСРЗ. А также то, что судьба 1000 человек обязывает администрацию открыто заявить о происходящем.

В тексте Обращения, подготовленного извученного в ходе пресс-конференции АСРЗ говорится в частности, «что давление, которому сегодня подвергается ООО «СРЗ», прямо противоречит провозглашенному на семинаре по развитию инвестиционного и экспортного потенциала регионов нашего государства призыва Премьер-министра Владимира Гройсмана о давлении на бизнес со стороны контролирующих органов. Премьер-министр подчеркнул, что тот, кто сегодня давит на предпринимателя, создающего национальный продукт, является классовым врагом, и обращается к главам городов и администраций с просьбой сообщать о таких случаях.

Сегодня мы вместе переживаем очень тяжелые времена для всей страны, нашего региона, нашего города и каждого отдельного жителя. Несмотря на ряд объективных факторов, таких как, агрессия и вторжение в целостность страны, ведения боевых действий на Донбассе в непосредственной близости от Мариуполя, катастрофический спад в экономике страны, администрация вместе с коллективом судоремонтного завода принимает и будет принимать в дальнейшем все меры для сохранения уникального предприятия на Азовском побережье.

Для предупреждения наступления негативных последствий, просим вмешаться в ситуацию, сложившуюся вокруг Азовского судоремонтного завода, и дать возможность в дальнейшем



## Судьба 1000 человек обязала АСРЗ открыто искать поддержки на высшем уровне власти

работать и развивать уникальную отрасль промышленности».

(Полный текст Обращения читайте на странице 2)

Документ, единогласно одобренный коллективом в присутствие СМИ, адресован премьер-министру Украины Владимиру Гройсману, Генеральному прокурору Украины Юрию Луценко, бизнес-омбудсмену Украины Альгирдасу Шемету, председателю Донецкой областной военно-гражданской администрации Павлу Жебривскому и Мариупольскому городскому голове Вадиму Бойченко.

После объективного обзора проблематики ситуации, сложившейся вокруг предприятия, Олег Турский и Олег Иванюшенко ответили на вопросы журналистов мариупольских и региональных СМИ. Приводим наиболее цитируемые.

**Вопросы Олегу Иванюшенко:**  
— Что конкретно инкриминируют правоохранительные органы предприятию?

— Еще в 2015 году, когда были предприняты недружественные действия по отношению к СРЗ, наряду с судебными процессами и открытыми уголовными

производствами к нам была направлена еще и проверка Госпромнадзорохротруда. По результатам этой проверки было выдано большое количество предписаний для устранения согласно нормативно-технической документации. В 2016 году на предприятии был проведен огромный объем работ для того, чтобы оборудование привести в порядок, на 90% все было сделано. Несмотря на это, в конце 2016 года наличие проверки стало основанием для прокуратуры, чтобы завод снова начать «колотить» и пытаться остановить. Практически через день мы получаем новые определения то об аресте имущества, то об опломбировке. Эти действия прокуратура преподносит в «красивой» обертке «соблюдения законности и охраны труда». При этом она совершенно игнорирует и не принимает во внимание тот объем работы, который был проделан в 2016 году по получению разрешений, оформлению документации на оборудование.

→ стр. 2

## УКРСУДПРОМ ПОДДЕРЖАЛ АСРЗ, назвав трудовым подвигом работу судоремонтников в прифронтовой зоне

Ассоциация украинских судопромышленников отреагировала на ситуацию, сложившуюся вокруг мариупольского Азовского судоремонтного завода.

Президент Ассоциации судостроителей Украины, государственный служащий Украины 1-го ранга Виктор Лисицкий направил в адрес премьер-министра Украины Владимира Гройсмана письмо следующего содержания:

«Уважаемый Владимир Борисович!

Корабелы вынуждены обратиться к Вам с мольбой уделить особое внимание Обращению Мариупольского Азовского судоремонтного завода (ООО «СРЗ»).

Присоединяясь к Ассоциации судопромышленников, мы выражаем

де-факто в прифронтовой зоне, за 2016 год обеспечил наращивание объемов производства почти в шесть раз – до 126 миллионов гривен.

Это трудовой подвиг!

Корабелы с большим патриотическим удовольствием встретили Ваше заявление о недопустимости давления на предпринимателя, создающего национальный продукт. Кроме того, мы абсолютно согласны с Вами что такие чиновники фактически являются классовыми врагами.

Мы также согласны с Вашим требованием, что главы городов и администраций должны сообщать о таких случаях.

Убедительно просим поддержать корабелов Мариуполя».

С 1 января 2017 года на АСРЗ увеличена заработка плата

В соответствии с требованиями Закона «О государственном бюджете Украины на 2017 год» (1801-VIII от 21 декабря 2016 года), установившем в стране минимальный размер заработной платы 3200 гривен, с 1 января 2017 года Азовский судоремонтный завод, несмотря на сложное финансово-экономическое положение, увеличил заработную плату.

Рост заработной платы для разных категорий работников составил от 10% до 50%.

Максимальное увеличение коснулось наименее социально защищенных категорий.

Тарифы и ставки соответствуют Генеральному соглашению о регулировании основных принципов и норм реализации социально-экономической политики и трудовых отношений в Украине, принятому в августе 2016 года.

Прямой диалог ФГИУ и АСРЗ обещает быть

## КОНСТРУКТИВНЫМ

Начало прямого диалога между государством и арендатором положила встреча за «круглым столом» представителей Фонда Госимущества Украины и ООО «СРЗ», состоявшаяся, напомним, 26 января 2017 года.

В результате, на заседании под председательством Дмитрия Парфененко, первого заместителя председателя ФГИУ, выработан основной вектор движения по пути определения дальнейшей судьбы целостного имущественного комплекса, что положительно расценено всеми участниками.

В частности, принято решение о создании рабочей группы, в состав которой, кроме представителей центрального аппарата Фонда и его Регионального отделения в Донецкой области, войдут так же и представители ООО «СРЗ».

В ходе встречи, принимающей стороной принятая к рассмотрению предложенная представителями судоремонтного завода, арендующими предприятие с 2003 года, объективная дорожная карта дальнейшего развития ЦИКА с приемлемыми вариантами функционирования в условиях прифронтовой зоны и стратегическими возможностями для роста.

Также Фондом поддержано предложение арендаторов будущей рабочей группе обязательно учесть ключевые моменты в определении дальнейшей судьбы ЦИКА: сохранение отраслевого профиля единственной судоверфи на подконтрольной Украине территории Азовского моря, целостность и непрерывную работу трудового коллектива.

Главное в этом процессе – обеспечить стабильную работу предприятия и сохранить трудовой коллектив, – заявили на встрече представители ООО «СРЗ». – Какие бы варианты ни приняло государство по дальнейшему статусу ЦИКА, для нас базовое условие, чтобы предприятие не остановилось».

→ Продолжение.  
Начало на 1 стр.

*—Как реагирует на ситуацию Фонд государственного имущества Украины, управление которого передан целостный имущественный комплекс «АСРЗ»?*

— Буквально в четверг, 26 января, нас пригласили в Киев на совещание в центральном аппарате Фонда госимущества с повесткой дня по обсуждению перспектив целостного имущественного комплекса «АСРЗ». Мы созывались предварительно, чтобы выяснить, какие документы и материалы необходимы. Нам ответили, что будет проведен «круглый стол», который позволит наметить план действий относительно статуса судоремонтного завода. Мы добивались проведения такого «круглого стола» на протяжении последних двух лет. Считаем, что это правильное мероприятие, в нем должны участвовать все заинтересованные стороны. В том числе и мы как арендатор, работающий на заводе на протяжении тринацати лет.

Возможно, два этих события – действия правоохранительных органов и совещание в Фонде госимущества – связаны. В преддверии решения вопроса о статусе целостного имущественного комплекса, возможно, это попытка либо снизить его инвестиционную привлекательность, либо другим каким-то образом повлиять на его решение. Но это – мое предположение.

*—В обращении говорится, что действия правоохранителей более похожи на попытки рейдерского захвата завода. А в чьих интересах, как вы считаете?*

— Мы не знаем, в чьих интересах. Но целостный имущественный комплекс «АСРЗ», как бы там ни было, – это государственное имущество. А вокруг государственного имущества всегда крутятся те, кто каким-то образом может влиять или влиять, или участвует в его разделе. Тут уже нужно заказывать Агату Кристи.



*—Фонд госимущества высказал свое видение, свою концепцию дальнейшей судьбы предприятия: будет ли это продолжение аренды либо продажа на конкурсе?*

Олег Иванюшенко:

— Нет, концепция пока не проговаривалась. Несколько я понимаю, встреча, запланированная на 26 января, и будет поводом для обсуждения этого вопроса. Но в любом случае у Фонда два варианта: либо выставление на аренду, либо приватизация предприятия. Вряд ли на заседании в четверг будет принято решение. Скорее всего, будут озвучены варианты. Мы с юристами подготовили достаточно основательную справку и «дорожную карту», какие варианты могут быть. Главное, чтобы в этом процессе обеспечить беспрерывность работы предприятия и сохранение трудового коллектива. Какие

бы варианты ни принял государство по дальнейшему статусу целостного имущественного комплекса «АСРЗ», базовая вещь – чтобы предприятие не остановилось.

Вопрос Олегу Турскому:

*—«Какова сегодня численность работников, основные направления и результаты производственной деятельности судоремонтного завода?*

— На 1 января 2017 года численность работников составила 1 044 человека. Среди основных направлений деятельности – судоремонт. Мы ремонтируем суда как украинских, так и иностранных судовладельцев. Сейчас в ремонте три единицы украинского судовладельца и одно турецкое судно, которое стоит у нас в связи с ремонтом двигателя. В части судоремонта мы плотно сотрудничаем с Мариупольским и Бердянским морскими

торговыми портами и являемся генеральным подрядчиком ремонта их портфлота. В части машиностроения наше предприятие является уникальным в производстве грузоподъемной техники – грейферов. Нашиими клиентами являются практически все порты Украины, металлургические комбинаты имени Ильича и «Азовсталь» Группы Метинвест, Запорожский завод ферросплавов Группы «Приват» и другие предприятия ГМК. В прошлом году, например, мы завершили большой проект – 18 грейферов для Ильичевского порта. Кроме этого, мы участвуем в больших проектах по реконструкции мариупольских меткомбинатов. В части перевалки: к сожалению, за последние годы мы потеряли часть грузов. Но, тем не менее, мы переваливаем квадратные заготовки, пшеницу, сою и другие грузы. Производственные мощности позволяют переваливать до 100 тысяч тонн грузов в месяц. А в целом реализация продукции за 2016 год составила около 125,6 миллиона гривен; в бюджеты и фонды мы перечислили более 40 миллионов гривен. Среднемесячная заработка plata на конец 2016 года составила 6 062 гривны. С 1 января этого года она еще увеличена. Прежде всего это касается наименее социально защищенных категорий работников, но в то же время каждый из 1 044 работников с 1 января будет получать, как минимум, на 1000 гривен больше. Несмотря на зимний период, мы продолжаем работать полную рабочую неделю, есть загрузка предприятия, есть у работников заработка plata, которая соответствует средней по городу и в стране.

## ОБРАЩЕНИЕ

Прем'єр-міністру України Гройсману В.Б.,  
Генеральному прокурору України Луценко Ю.В.  
Бізнес-омбудсмену пану Альгідрас Шемета,  
Голові Донецької військово – цивільної  
обласної державної адміністрації Жебрівському П.І.,  
Маріупольському міському Голові Бойченко В.С.

Дозвольте виразити Вам свою повагу за небайдужість та ту нелегку роботу, яку доводиться Вам проводити на благо нашої держави в цей скрутний та складний час.

Звертаємось до Вас, як до керівників, в компетенцію яких входить вирішення низки питань, зокрема питань державного управління у сфері економіки та фінансів, соціальної політики, праці та зайнятості, правової політики, законності, забезпечення прав і свобод людини та громадянина, поліпшення інвестиційного клімату, розв'язання інших завдань внутрішньої і зовнішньої політики.

Наш судоремонтний завод – єдине на Азовському морі велике багатопрофільне підприємство з 130-річною історією, яке спеціалізується на судоремонті, модернізації та будівництві плавазобів, виробництві машинобудівної продукції та перевалці різних видів вантажів в Маріуполі.

За свою довгу та насычену історію завод стикався із різними кризами. Однак нам завжди вдавалося знайти вірний шлях тайти нам незважаючи на що, зберегти унікальну інфраструктуру та інженерно-конструкторський потенціал.

Протягом останніх років «велику увагу» підприємству приділяють правоохранні структури міста та області. Так, з травня 2015 по лютий 2016 року зазначеними органами одночасно проводилися чисельні слідчі дії в рамках декількох кримінальних проваджень стосовно дій та бездіяльності посадових осіб ТОВ «СРЗ». Обшуки, віймки, допити проводилися з метою тиску на посадових осіб та зупинення виробничого процесу. У зв'язку з чим підприємство було вимушено звернутися до засобів масової інформації як до єдиного дієвого засобу захисту проти свавілля та нападок з боку силових структур. Надання публічності протистояння ТОВ «СРЗ» правоохранним структурам негативно вплинуло на ділову репутацію та імідж підприємства, що призвело до зменшення обсягу замовлень. Як наслідок, адміністрація ТОВ «СРЗ» була змушенена на певний час ввести на підприємстві режим простою та скорочення робочого тижня до 3-х днів, що призвело до демонстрації та страйків трудового колективу.

В той же час, адміністрацію підприємства було вжито заходів з оскарження незаконних рішень та процесуальних дій силових структур, що згодом було підтверджено рішеннями відповідних судів.

Таким чином, тоді нам вдалося не допустити скорочення чисельності працівників, стабілізувати економічну ситуацію на підприємстві та підвищити обсяги виробництва.

## ПОКАЗНИКИ ТЕМПІВ РОСТУ ВИРОБНИЦТВА У 2016 РОЦІ

Показники діяльності	Одинаця вимірю	1 квартал 2016 рік	2 квартал 2016 рік	3 квартал 2016 рік	4 квартал 2016 рік	Динаміка темпу росту 1 кв. до 4 кв.	За 2016 рік
Реалізована продукція в діючих цінах – усього	тис.грн.	8 086,4	33 027,9	37 829,9	46 628,6	576,6%	125 572,8
- ремонт суден	тис.грн.	2 368,0	9 880,2	13 880,1	10 687,1	451,3%	36 815,4
- машинобудування	тис.грн.	3 798,0	10 290,1	10 780,6	16 586,2	436,7%	41 454,9
- переробка вантажів	тис.грн.	1 920,4	12 857,6	13 169,2	19 355,3	1007,9%	47 302,5
Платежі до бюджету та фондів	тис. грн.	6 101,3	5 598,3	9 758,9	11 597,2	190,1%	33 055,7
Чисельність робітників – усього (штатн.)	чол.	983	965	991	1 022	39	1 022,0
Фонд оплати праці штатних працівників	тис.грн.	9 083,5	11 449,7	14 463,2	15 319,2	168,6%	50 357,0
Середньомісячна заробітна плата 1 виробничого робітника	грн.	2 410,0	3 928,0	5 906,0	6 062	251,5%	4 226,0

Нажаль, сьогодні ми маємо аналогічну ситуацію. Так, з грудня 2016 по теперішній час прокуратурою вжито низку заходів з відкриття кримінальних проваджень за різними ознаками та проведення чисельних процесуальних дій на території підприємства, спрямованіх на зупинення заводу. Підґрунтам для зазначених дій стала перевірка, інспекції Держпраці України в Донецькій області, що проведена ще наприкінці 2015 року.

Незважаючи на проведені силами і засобами підприємства протягом 2016 року низки заходів щодо приведення переважно більшості об'єктів виробничої інфраструктури до вимог діючих нормативно-технічних актів, за клопотанням прокуратури та слідчих органів, ухвалено від 16.01.2017 р. було накладено арешт майже на все виробниче обладнання заводу.

Зазначені дії були визнані незаконними, що знайшло своє підтвердження в ухвалі апеляційного суду.

Не бажаючи приймати до уваги докази проведених підприємством заходів та не враховуючи принцип адекватності і співрозмірності вжитих заходів, під керівництвом органів прокуратури м. Маріуполя, силами та засобами Головного управління Нацполіції продовжують проводитись дії, що більше схожі на спроби рейдерського захоплення заводу та силового тиску на адміністрацію підприємства, з метою зниження інвестиційної привабливості єдиного майнового комплексу АСРЗ напередодні вирішення питання щодо його подальшої оренди або приватизації.

В результаті, те крихке відносне економічне благополуччя підприємства, враховуючи в тому числі 5-ти денний робочий тиждень та підвищення на 34 відсотки рівня заробітної плати, може буде зусиллями прокуратури і поліції зведене на нівець та приведе до скорочення чисельності і штату працівників, зниження рівня заробітної плати, зменшення податків, обов'язкових зборів та платежів до бюджетів всіх рівнів.

Всі зазначені дії прямо суперечать конституційним та міжнародним гарантіям розвитку бізнесу, тому курсу, яким очільниками нашої держави запропоновано рухатись задля виходу на новий економічний рівень в триваючому процесі європейської інтеграції.

Той тиск, якому на сьогодні піддається ТОВ «СРЗ», прямо суперечить й проголошенному на семінарі з розвитку інвестиційного та експортного потенціалу регіонів нашої держави призову Прем'єр – міністра Гройсмана В.Б., щодо тиску на бізнес з боку контролюючих органів. Прем'єр – міністр підкреслив, що той, хто сьогодні тисне на підприємця, що створює національний продукт, є класовим ворогом, та звертається до голів міст і адміністрацій із проханням повідомляти про такі випадки.

Сьогодні ми разом переживаємо дуже важкі часи для всієї країни, нашого регіону, нашого міста і кожного окремого мешканця. Незважаючи на ряд об'єктивних чинників, таких як, агресія та вторгнення в цілісність країни, ведення бойових дій на Донбасі в безпосередній близькості до Маріуполя, катастрофічний спад в економіці країни, адміністрації разом з колективом судоремонтного заводу вживає та вживатиме в подальшому всіх заходів для збереження унікального підприємства на Азовському узбережжі.

Задля попередження настання негативних наслідків, просимо втрутитися у ситуацію, що склалася навколо Азовського судоремонтного заводу та надати можливість в подальшому працювати та розвивати унікальну галузь промисловості.

З повагою та надією, від імені  
трудового колективу ТОВ «СРЗ»  
Генеральний директор О. В. Турський  
та голова ППО ТОВ «СРЗ» О. П. Пашков

В конце минувшего года Кабмин принял решение о передаче целостного имущественного комплекса Азовского судоремонтного завода из сферы управления Мининфраструктуры в управление Фонду госимущества, постановление правительства также предусматривало передачу предприятия в аренду на конкурсных основаниях. В «Мариупольской инвестиционной группе» (МИГ) решение об аренде называют дискуссионным, поскольку аренда – не самый эффективный формат управления крупнейшим в акватории Азовского моря судоремонтным предприятием.

В Группе отмечают, что работают здесь уже более десяти лет и понимают все особенности производственного процесса, а потому необходимо искать более эффективные формы управления заводом.

Помимо судоремонтного предприятия, Группа управляет зерновым терминалом, логистической компанией и компанией, предоставляющей услугы судовладельцам.

Вести бизнес в прифронтовой зоне – занятие не из легких. Но даже не этот фактор в «МИГ» называют наиболее сдерживающим – больше влияют постоянные проверки со стороны правоохранительных органов, особенно имевшие место в начале 2016 года.

Но компании удается преодолевать трудности и не только наращивать объемы производства и перевалки, но и инвестировать в дальнейшее развитие.

Мы встретились с исполнительным директором Управляющей компании «МИГ» Олегом Иванюшенко, чтобы узнать, как группа компаний закончила прошлый год, что все же будет с судостроительным заводом, когда 1 млн т экспорта зерна с Азовского региона станет реальностью и самое главное, каким представляется будущее компании.

**– Расскажите, как вы закончили прошлый год? Все ли удалось достичь из намеченного?**

– Несмотря на проблемное начало 2016 года, в общем, по всей Группе мы сработали хорошо, как по финансовому плану, так и по производственным показателям.

Если говорить отдельно об Управляющей компании, то мы начали крупный проект по внедрению программного обеспечения по управлению бизнесом. С этой целью мы вложили около 1 млн. грн. в IT-оборудование и само программное обеспечение. 2016 год мы определили для себя, как переход от иерархической структуры управления к проектному офису, но не рассчитали временные ресурсы, поэтому завершили это уже в текущем году.

По зерновому направлению – мы привлекли новых клиентов, которые раньше не работали в Мариуполе; увеличили объемы перевалки на 20%; начали оказывать дополнительную услугу клиентам – фумигацию.

По морскому направлению был непростой год. Рынок фрахта сильно трясло, но нам удалось удержаться и сейчас мы надеемся, что этот рынок будет подниматься, и мы сможем развивать данное направление.

По медиа бизнесу – мы разработали стратегию развития нашего регионального телеканала, определили первостепенные шаги по ее реализации.

Наиболее динамичная работа велась по Азовскому судоремонтному заводу. В 2015 - начале 2016 г предприятие сильно лихорадило в связи с постоянными проверками правоохранительными органами, что повлекло за собой простой предприятия в начале года и ухудшение показателей хозяйственной деятельности. Но уже со второго квартала ситуация начала стабилизироваться. И к концу года темпы роста увеличились в пять раз. То есть за первый квартал 2016 г. объем реализованной продукции составил 8 млн. грн., а за 4 квартал - 46,6 млн. грн. Этого удалось достичь благодаря тому, что предприятие прекратились бесчисленные проверки, что позволило вернуть лояльность наших контрагентов и осуществить увеличение загрузки по основным направлениям деятельности: судоремонту, машиностроению и перевалке грузов. Впервые за долгие годы возобновлены работы по судостроению и проектированию судов нефтесоросборщиков. В результате мы стабилизировали ситуацию на заводе и даже увеличили заработную плату на 20%.

**– А какая сейчас ситуация на заводе? Были новости о том, что будет новый конкурс на аренду...**

– Сейчас у нас опять представители прокуратуры и новые уголовные дела. Нам кажется, что все это делается для того, чтобы в очередной раз дестабилизировать предприятие и показать, что текущий менеджмент неэффективен и нужен новый.

В конце 2016 года Кабмин принял постановление о передаче объекта из МИУ в ФГИ для последующей передачи в аренду. Мы работаем на этом

ческому направлению – это вложения в автоматизацию процессов. Мы общались по этому вопросу с ЕБРР, у них есть гранты для малого и среднего бизнеса. Мы подали заявку на один из них. Оцениваем проект в \$70-100 тысяч.

**– Ранее вы планировали строить дополнительные силы. Вы отказались от этой идеи?**

– У нас есть такие намерения, но вряд ли это будет 2017 год. Для этого нужны заемные средства, а наш регион не кредитуется сейчас, кроме того, ситуация с оккупированными территориями до сих пор неопределенная.

**– С какими трудностями вы сталкиваетесь при инвестировании?**

– Основной фактор – это, конечно, отсутствие внешнего кредитования. Проектов и идей у нас много, но под них нужны заемные средства. Те инвестиции, которые мы осуществили в прошлом году – это исключительно собственные средства. Плюс ко всему валютные ограничения также не способствуют привлечению заемного капитала. Ну и конечно, инвестиционный климат, о котором все сейчас так много говорят не слишком благоприятный – правоохранительные и проверяющие органы никак не способствуют развитию предпринимательства.

**– В связи с близким расположением к прифронтовой зоне, не испытывает ли вы дефицит кадров?**

– Такая проблема была в начале 2014 года, когда в городе была напряженная ситуация. Тогда многие уезжали и, конечно в первую очередь квалифицированные кадры. Но уже в 2016 году наметилась обратная тенденция. Этого удалось достичь, в том числе, благодаря местной власти, которая в настоящее время активно популяризирует город. В прошлом году на Азовском судостроительном заводе штат сотрудников увеличился на 40 человек, и в конце года составляет 1022 сотрудника. Всего же в Группе работает около 1200 человек.

**– Расскажите о своих планах на текущий год?**

– В направлении аграрного бизнеса по той стратегии, которую мы для себя определили – это развитие логистической цепочки при экспортне аграрной продукции и улучшение сервиса для клиентов. В рамках этого у нас намечается крупный проект, который предусматривает посещение некоторых европейских стран с целью изучения особенностей логистического процесса, в чем у них плюсы и минусы, чтобы перенять лучший опыт и применить его у нас.

Кроме того, мы будем смотреть в направлении новых технологий. Не обязательно это будет перевалка – возможно, какие-то смежные вещи в производстве или логистической цепочке.

**– Чем Вы руководствуетесь, выбирая для себя такое направление развития?**

– Тенденция в Украине такова, что зерновая инфраструктура через несколько лет будет испытывать профицит. Я глубоко сомневаюсь, что до 2020 года мы сможем достигнуть 80 или 100 млн тонн производства. На данный момент предпосылок для этого нет. Мы общаемся с производителями и для большинства из них ноу-хау – это новый комбайн, с помощью которого минимизированы потери при сборе урожая. Конечно, есть единичные хозяйства, которые используют новые удобрения и в разы увеличивают производительность, но их очень мало. Поэтому, не думаю, что в течение 5 лет мы вдвое увеличим производство.

При этом портовое хозяйство развивается асимметрично. Мы провели для себя анализ и выяснили, что через несколько лет портовая инфраструктура достигнет 100 млн. тонн единовременного хранения, соответственно, возникнет перекос и маржинальность, и доходность бизнеса сильно упадет. Поэтому, нам кажется, что вложения в инфраструктуру уже нецелесообразны, и мы будем смотреть в сторону технологий. Что касается управляющей компании, в 2017 году мы завершим внедрение проектного подхода к управлению, а также будем продолжать развитие синергетического эффекта между компаниями Группы.

**– Вы говорили о том, что стремитесь стать до 2018 года лидером по экспорту зерновых в Азовском регионе. Планы еще актуальны?**

– Первый этап мы уже прошли – мы лидеры по перевалке в Мариуполе. Немного впереди нас Бердянский порт, но у нас еще есть время догнать и его. Мы уже вышли из статуса просто элеватора и позиционируем себя теми, кто привлекает грузопоток в регион. И если для этого нам не будет хватать собственных мощностей, мы обратимся к нашим «соседям». Поэтому цель и видение – 1 млн. тонн зерна с Азовского моря никуда не уходит, возможно, немного сдвигаются сроки.

# Развивать технологии, а не инфраструктуру – видение будущего Мариупольской инвестиционной группы



## Интервью с исполнительным директором Управляющей компании «МИГ» Олегом Иванюшенко о перспективах развития логистики и судостроения в Мариуполе.

предприятия 12 лет и понимаем все особенности производственного процесса, как сюда привлечь заказы и как повысить привлекательность завода. Поэтому на общем совещании в центральном аппарате ФГИУ, которое проводилось уже в этом году 26 января, мы представили для обсуждения своё видение «Дорожной карты» с достаточно глубокой степенью проработки всех плюсов и минусов возможных вариантов будущей организационно-правовой формы целостного имущественного комплекса АСРЗ. Диалог состоялся достаточно конструктивный, поэтому у меня зародилась надежда на то, что здравый смысл все-таки сможет победить бюрократию.

### – Будете ли вы участвовать в новом конкурсе?

– Я не уверен, что мы будем принимать участие в конкурсе именно на арендных условиях. Поэтому что те условия, которые сейчас предлагают законодательство, и реальная экономика завода – несопоставимы. Сейчас мы платим 4% арендной ставки. Это около 700-800 тыс. грн. в месяц. Если переходить на ставку аренды по новым условиям, даже при условии понижающего коэффициента с 20% до 14%, этот платеж возрастет в десятки раз. При ежемесячном объеме производства 15-16 млн. грн. (как на данный момент) половину дохода нужно будет отдавать за аренду. Я не знаю, каким видом деятельности тут нужно заниматься, чтобы сдерживать предприятие...

### – Уточните, с какими финансовыми показателями был закончен год на судоремонтном заводе?

– За 2016 г реализовано продукции на сумму более 125,5 млн грн. Из них по судоремонту - 36,8 млн грн. (за год было отремонтировано 43 ед. флота), по машиностроению - 41,5 млн грн., (что в натуральном выражении составило 514 тонн, в том числе грейферы, металлопродукция для ГКОВ, портов и т.д.), перегрузка грузов (квадратная заготовка и зерновые) - 47 млн грн. (или 236 тыс. тонн). Кроме того, следует отметить большой заказ на 10 млн грн. по судостроению - надстройка на танкер для хорватской судоверфи. Это еще одно направление, которое мы пытаемся развивать.

### – Ремонтируете ли вы сейчас российские суда на заводе?

– Нет. После всех событий мы потеряли эти заказы и сейчас основная доля наших заказов – это портфлот Мариуполя и Бердянска, в единичных случаях – это флот под иностранным флагом. Нам интересно ремонтировать суда дедвейтом 8-10 тыс. тонн частного флота, которые хорошо вклады-

ваются в ремонт, и мы видим в этом большие перспективы для завода. Но для развития этого направления, необходима определенность по статусу завода.

### – Законопроект о внутреннем водном транспорте подразумевает допуск судов на реку под иностранным флагом. Усматриваете ли Вы в этом какие-то перспективы?

– Субъективно, на моей практике еще не было такого, чтобы издали Закон, и он простилировал работу предприятия. Поэтому мне сложно сказать даст ли принятие законопроекта толчок для развития судостроительной отрасли, но я точно за то, чтобы на законодательном уровне судоходство было урегулировано, более того, чтобы оно было конкурентным.

### – Раньше Вы говорили о том, что турецкие судоверфи опережают вас по скорости выполнения заказов. Удалось ли уже нагнать конкурентов?

– Пока что нет. И это связано с двумя факторами. Первый – это старая технологическая оснащенность завода. Тут нужны инвестиции. Второй – внутренняя организация работы. В этом плане мы хорошо продвинулись, что позволило нам сократить сроки выполнения заказов на 20-30%, но второй фактор также требует инвестиций. И тут мы возвращаемся к тому, что нам нужны понятные правила... Потому что инвестировать без понимания того, что будет завтра – не целесообразно. Если же убрать эти факторы, я не вижу препятствий для того, чтобы догнать и даже перегнать турецкие верфи.

### – Говоря об инвестициях, сколько группа компаний вложила средств и на какие проекты?

– Общая сумма инвестиций по Группе составила 13,3 млн. грн., или около \$500 тыс. В зерновом и логистическом направлении было вложено 6,1 млн. грн. в реконструкцию складского хозяйства, 2 млн. грн. в оборудование, которое обслуживает складское хозяйство и 600 тыс. грн. в развитие новой услуги, была создана компания-фумигационный оператор. По управляющей компании было инвестировано более 1,6 млн. грн. в программное обеспечение по управлению проектами и на развитие медиа-бизнеса, а также около 3 млн. грн. в модернизацию судоремонтного завода. В этом году мы планируем увеличить сумму инвестиций до 2-3 млн. долл. Это и развитие морского направления бизнеса (уже практически готов бизнес-план по приобретению одного либо двух судов с привлечением кредитных средств). По логисти-

## &gt; Сделано на АСРЗ

За три месяца с момента передачи судна АСРЗ, которая состоялась 16 декабря 2016 года, по отработанной методике, вначале на воде, а затем в доке, поэтапно выполнена полная утилизация сухогруза.

Все этапы физической разделки от дегазации топливных цистерн и машинного отделения, до разборки, порезки и дробления, выполнены силами коллектива АСРЗ: судоремонтников, механиков, электриков и такелажников.

Вначале на многофункциональном судне «Зачистная станция-1» под начальством старшего механика Евгения Чаплыгина, где проходят подготовку к судоремонту все суда, прибывающие на АСРЗ, выполнена дегазация топливных танков и машинного отделения «Бирска».

Затем для ускорения утилизации и разгрузки докового веса заказа, упрочила 8 выполнен демонтаж главных двигателей, дизель-генераторов и трубопроводов систем жизнеобеспечения сухогруза. Кроме того, произведена разборка внутренней обшивки надстройки, выкатаны якоря и якорные цепи, демонтирован брашпиль и сама надстройка. Сняты крышки люковых закрытий четырех трюмов судна, водоизмещением 2740 тонн.

Свой последний рейс 28 декабря 2016 года т/х «Бирск» совершил под командованием капитана АСРЗ Николая Копылова от причала 8 в док 4 при помощи экипажей м/б «Александр Яковенко» и «Аламак» ММТП при участии бригад таекелажников и доковцев.

С опережением графика на стапель-палубе дока 4 корпус «Бирска» от ахтерника до фортика был разделан на крупногабаритные секции, которые затем на плавкране «Астрахань-5» и автомашинах транспортировались на причал 9 для последующего дробления и доведения до металломолома.



## Утилизирован сухогрузный теплоход «Бирск»

*Согласно договору, заключенному по системе «Прозоро», на АСРЗ в максимально сжатые сроки произведена утилизация отслужившего свой срок несамоходного сухогруза «Бирск» румынской постройки 1956 года принадлежащего Бердянскому морскому торговому порту.*

Общее руководство порезкой теплохода осуществил заместитель директора по производству АСРЗ Виталий Быстров. Бригадами корпусников руководил начальник участка корпусных работ Николай Пшеничный, доковцев – и.о. начальника докового производства Владимир Помещиков, судоремонтников – и.о. старшего мастера участка по ремонту судовых систем и устройств Дмитрий Собакинских. Отлично проявили себя и бригады таекелажников под руководством стицвода, и.о. начальника службы транспорта АСРЗ Вадима Лисовского.

«Безусловно, процесс утилизации многотруден, – отмечает генеральный директор АСРЗ Олег Турский, – но, учитывая наличие дока грузоподъемностью 15 тысяч тонн и богатого опыта 130-летней истории предприятия

в утилизации отслужившего свой срок судов морского флота, коллектив и на этот раз успешно справился с поставленной задачей».

В разные годы на АСРЗ были утилизированы десятки судов, начиная от мелких шаланд и землечерпалок дноуглубительного флота, буксиров-снабженцев, таких как «Штурман» и «Альбатрос», до крупнотоннажных танкеров, типа «Иваново», и теплоходов типа «Улья» и «Коротеев»/«Осипцов» и прочих.

В данный момент лом утилизированного «Бирска», доведенный до размерности, соответствующей нормам ДСТУ, отгружен представителю заказчика для дальнейшей транспортировки на нужды отечественной металлургической отрасли Украины.

## &gt; У наших партнеров

## «УТА Логистик» и «УкрТрансАгроЛогистик» резко увеличили отгрузку масличных и зерновых за полгода 2016/2017



За первые шесть месяцев 2016/2017 маркетингового года, группой компаний «УТА Логистик» и «УкрТрансАгроЛогистик» было организована обработка и отгружено более 260 тысяч тонн зерновых и масличных культур. Первая половина маркетингового года всегда характеризуется большим удельным весом пшеницы в структуре экспорта.

Не стал исключением и этот год. Доля пшеницы, в общем объеме агропродукции, составила около 71%, ячменя – 14%, соевого и подсолнечного шрота – 9%, кукурузы – 5%, семечки подсолнечника – 1%. Основными клиентами в данный период оставались такие аграрные компании, как ЧАО «Пологовский МЭЗ» (соевый и подсолнечный шрот), «Falcon Sunflower Trade SA» (пшеница, ячмень, кукуруза, подсолнечник), «UMG AGRO» (пшеница, кукуруза, ячмень), «Harveast»

(пшеница). Основными потребителями аграрной продукции, отгружаемые компаниями, по-прежнему, являются средиземноморские страны. Это связано со спецификой отгрузки с побережья Азовского моря, в общем, и из Мариуполя, в частности, средних и мелких судовых партий. Среди стран-импортеров по объему отгруженной продукции за отчетный период лидируют Египет (24%), Израиль (11%), Ливан (11%), Тунис (8%), Марокко (7%). В I полугодии текущего маркетингового года существенно выросли объемы перевалки в страны Европы, а именно для Италии, Испании, Франции. За отчетный период было принято около 500 ж/д вагонов и более 9000 автомобилей с агропродукцией. Было осуществлено экспедирование 39 судов. Это почти в два раза выше, чем показатели соответствующего периода

Приносит плоды и стратегия «культурного расширения». Увеличение номенклатуры агрокультур (ячмень, кукуруза, шрот, семена подсолнечника) позволило увеличить более чем на 100 тысяч тонн объемы перевалки в этом периоде».

## &gt; Официально

## НОВОСТИ ГРОМАДЫ

В ходе заседания коллегии Приморской районной администрации Мариупольского городского совета подведены итоги работы с обращениями граждан в 2016 году.

В частности, отмечен рост количества обращений. Согласно анализу вопросов, поднятых в них, рост обусловлен с одной стороны недостаточной социальной защищенностью граждан, а, с другой, стал следствием внедряемых городским советом программ, направленных на развитие городской инфраструктуры и позволяющих решать вопросы на местном уровне.

Благодаря разработанной Стратегии и вниманию, которое уделяет городской голова Вадим Бойченко вопросам усовершенствования работы предприятий жилищно-коммунальной сферы, развития транспорта и выделения средств из городского бюджета на решение насущных проблем, решено положительно 672 вопроса, что составляет 60% от общего количества.

Стало возможным и выполнение обещаний по 60 обращениям, с которыми жители обращались в органы местного самоуправления в период с 2013 по 2015 годы.

Наиболее результативно решены обращения жителей по вопросам социальной защиты. Положительное решение обусловлено реализаций программ по бесплатной установке приборов учета потребленных коммунальных услуг, обеспечению дровами незащищенных слоев населения, оказанию помощи гражданам, попавшим в сложные жизненные ситуации.

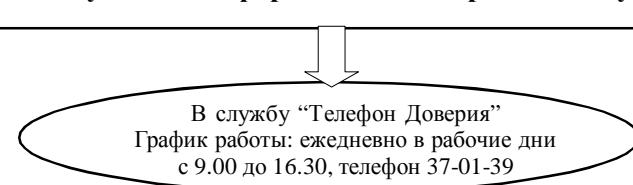
И в дальнейшем коллектив Приморской районной администрации мотивирован на развитие форм коммуникации с жителями района, и открыт для сотрудничества на основе существующих форм коммуникаций.

**Анонс о возможностях коммуникации жителей Приморского района и Приморской районной администрации**

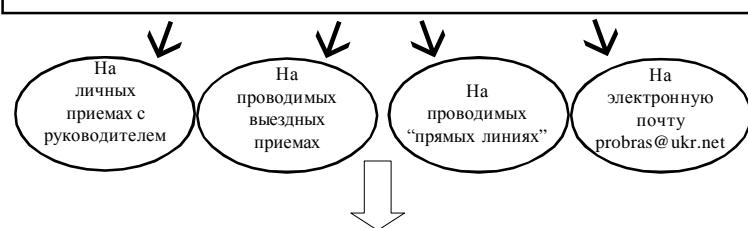
**При возникновении аварийных ситуаций или ситуаций, нарушающих жизненный ритм можно обращаться**



**Для получения информационно-справочных услуг**



**Для решения вопросов личного характера и связанных с жизнедеятельностью района**



Графика ежемесячно публикуется на веб-сайте городского совета в разделе «районные администрации». Также информацию о приемах можно получить в КСН и по телефону 37-01-39

Районная администрация готова к сотрудничеству и рассмотрит предложения жителей по другим, предложенными ими формам.

12 февраля 2017 года исполняется 40 дней, как перестало биться сердце

**Ираиды Ивановны Федосеевой (Рулик),**

ветерана труда АСРЗ.



Ираида Ивановна проработала на предприятии 33 года с 1957-го. Прошла путь от авто электросварщика 5-го разряда корпусного цеха до руководителя группы технологической подготовки производства судоремонтного цеха.

В 1990 году, уйдя на пенсию по возрасту, оставалась активным членом Совета ветеранов АСРЗ. Кто знал и помнит ее, пожмите добрым словом.

Семья и близкие

27 февраля исполняется 40 дней со дня смерти

**Поликаренко Леонида Дмитриевича.**

Ветеран труда АСРЗ, рационализатор и изобретатель, 31 год трудового стажа отработал на АСРЗ. Кто знал его, помяните добрым словом.



Семья



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 1000 экз.  
Способ печати - офсетный.  
Не для продажи.