ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ АЗОВСКОГО СУДОРЕМОНТНОГО ЗАВОДА

Азовский СУДОРЕМОНТНИК

№ 12(3) *май, 2017 год*

Как можно охарактеризовать Мариуполь и что приходит в голову при выходе из вагона ? Уже на платформе чувствуется близость моря, а с пешеходного моста над железнодорожной веткой видна морская гладь и трубы металлургических комбинатов. На выходе из здания вокзала стоят автоматчики, - присматриваются к прохожим и проверяют документы у людей в военной форме. Возникает чувство тревоги, обеспокоенности... Так ощущается промышленный город в прифронтовой зоне, всего в 15 км. от линии разграничения...

Как работает АСРЗ в условиях войны и правовой коллизии

Похоже, у промышленных предприятий Мариуполя своя линия фронта: каждое из них в силу своих возможностей ведет борьбу за выживание. Так, Азовский судоремонтный завод (АСРЗ) уже более восьми месяцев существует в «подвешенном» состоянии. И причиной тому не только военный конфликт. У арендатора – «Мариупольской инвестиционной группы» – в июне 2016 года истек срок аренды, а государство в лице Фонда госимущества до сих пор не определилось с новой формой хозяйствования. Какая судьба ждет судоремонтный завод пока никто не знает, но, дальнейшая судьба и благополучие тысячного коллектива обязывает, поэтому предприятие работает и выполняет заказы. Чтобы узнать, как АСРЗ удается выжить в таких условиях, мы посетили производственные площадки судоремонтного завода в Мариуполе.

ТЯГОТЫ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ

Главная причина беспокойства, по словам генерального директора АСРЗ Олега Турского, заключается в нерешенности вопроса собственности.

«Нам крайне тяжело с учетом неопределенности статуса что-то планировать, не говоря уже о глобальном развитии предприятия. Всех клиентов интересует, какие гарантии выполнения заказов мы можем предоставить. В связи с нерешенностью статуса завода мы были вынуждены перейти на заказы без предоплаты», – с некоторой горечью констатирует **Олег Турский**.

В январе этого года Мариупольская инвестиционная группа (МИГ), управляющая заводом с 2003 года, проводила переговоры с центральным аппаратом Фонда госимущества. В госучреждении пообещали предоставить справку, которая бы удостоверяла контрагентов в том, что арендатор до момента возврата завода в госсобственность несет ответственность за работу предприятия. Прошло два месяца, но справка так и не была выдана. «Поэтому каждый раз, начиная новые переговоры, приходиться доказывать свое право на жизнь, убеждать партнеров в нашей надежности, – говорит **Олег Турский**. – Мы знаем нужды наших клиентов, внимательно следим за инновациями в области машиностроения и судоремонта, и можем предложить конкурентоспособные условия исполнения заказа».

ОБРАТНОГО ПРОЦЕССА НЕ ПРЕДУСМОТРЕНО

Корень этой проблемы заключается в правовой коллизии. Во-первых, государство не определило механизм возврата государственного имущества из аренды. Порядок передачи в аренду есть, а обратного процесса не предусмотрено. Во-вторых, государство не определилось с будущей формой хозяйствования АСРЗ – создание госпредприятия, акционирование с возможностью привлечения частного капитала, либо полная или частичная приватизация. И в-третьих, как и в каком объеме будут возвращаться инвестиции арендатору, вложенные в завод за годы управления?

ЗАКАЗЫ НА КВАРТАЛ ВПЕРЕД

Несмотря на правовые коллизии, АСРЗ продолжает работать и обеспечивать рабочими местами более 1000 человек. Сейчас предприятие сформировало заказы как минимум на квартал вперед. «Объем заказов по судоремонту у нас подтвержден на ближайшие четыре месяца, на три месяца есть подписанные договора. По машиностроению у нас есть портфель заказов где-то на три месяца. В плане портовой перевалки тоже все нормально, если у наших партнеров не возникнет сбоев», – поясняет гендиректор АСРЗ.

На вопрос о готовности приступить к выпуску новой продукции, Олег Турский отвечает философски и делает экскурс в историю производства последних лет: «Мы работаем вопреки всему. Очень сложно, но нам не привыкать. Я здесь работаю 13 лет, и мы уже четыре раза диверсифицировали производство. В 2003-2004 годах на АСРЗ был только судоремонт, плюс минимум машиностроения и перевалки, процентное соотношение составляло примерно 80-10-10. Затем произошел кризис морских перевозок, мы перестроились и увеличили долю машиностроения, соотношение поменялось: на первое место вышло машиностроение – 80%, и по 10% – судоремонт и перевалка.

Потом была третья волна, когда судоремонт вырос до 30%, перевалка – до 40%, доля машиностроения составляла 30%.

Начался конфликт на Донбассе, и вновь пришлось все менять. Сильно упала перевалка, а приоритетными стали судоремонт и машиностроение». Именно на эти отрасли мы и сделали упор при осмотре цехов Азовского судоремонтного завода.

ПЛАВУЧИЙ «КОРМИЛЕЦ»

Знакомство с производственными цехами начинаем с плавучего дока АСРЗ, главной промышленной площадки предприятия. Конструкция дока напоминает открытую кабину лифта, только огромную. Док способен принимать суда грузоподъемностью до 15 тысяч тонн, длиной до 200 метров и шириной до 25 метров. Максимальная глубина погружения стапель-палубы дока достигает порядка 7 метров. Кроме того, док оснащен двумя кранами, грузоподъемностью 15 тонн, установленными на его галереях. С их помощью здесь перемещаются огромные детали, кислородные баллоны, одним словом – все необходимое для докования судов.

Плавучий док на АСРЗ ласково называют «кормильцем». «Все суда так или иначе нуждаются в доковании, а те, что менее 100 тонн, ремонтируются у причальной стенки. Раз судно зашло в док, значит, у нас есть работа, поэтому и «кормилец», – поясняет **Владимир Новизинский**, начальник докового производства.

Сегодня на АСРЗ, в основном, ремонтируются суда Бердянского и Мариупольского морских торговых портов. Иногда заходят на аварийный ремонт иностранные грузовые и отечественные рыболовецкие суда. Один из сейнеров – СЧС-1059, вашему корреспонденту удалось застать на ремонте в доке. Сварщики, корпусники и доковцы суетились вокруг него, как муравьи.

→ *стр. 2*

Вдвое увеличен объем работ по машиностроительному переделу

Завершено производство очередной партии 2-челюстных 4-канатных металлургических грейферов модели А6162 для стратегических партнеров АСРЗ – ММКИ холдинга Метинвест.

Изготовленные по чертежам заказчика в соответствии с правилами технической эксплуатации грузоподъемных кранов, в цеха аглофабрики комбината им. Ильича отправились новенькие грейферы объемом 3,2 кубометра, предназначенные для перегрузки сыпучих грузов большой плотности.

Детали для грейферов изготовлены на станочном участке механического цеха Департамента машиностроения АСРЗ.

После полной сборки готовые грейферы проходят приемосдаточные технические испытания. Каждый из грузозахватных механизмов подвешивается к портальному крану, где проверяется его работоспособность. После контроля качества и доведения до товарного вида, изделия отправляются заказчику.

Сейчас в работе у машиностроительных цехов АСРЗ порядка 27 единиц грейферов. В перспективе у судоремонтников – разработка технической документации грузозахватных механизмов повышенного объема для загрузки угля и зерна — до 23-х кубометров.

До середины июня, согласно производственным графикам с предприятия планируется отгрузить более 15 грейферов различных модификаций.

«Тяжелые времена позади, - не без удовлетворения констатируют специалисты, - после нового года объемы заказов постоянно возрастают, причем разного направления – от грейферов до нестандартного оборудования по машиностроению. Так, по сравнению с прошлым годом, объем работ по машиностроительному переделу увеличен почти вдвое».

Сегодня можно смело говорить о том, что доверие и интерес к АСРЗ как предприятию возвращается, несмотря на непростую ситуацию в регионе и неопределенность статуса.

Так, объем реализации продукции и услуг ООО «СРЗ» в 2016 году составил 125,57 млн. грн., в 2015 году — 135 млн. грн., есть положительные тенденции прийти к показателям не хуже и в текущем.

Кроме того, по результатам мониторфинга ситуации в промышленной отрасли Украины, АСРЗ сохраняет лидирующие позиции в производстве грузозахватных устройств для горнодобывающих, металлургических предприятий и портовых терминалов.

АСРЗ и ФГИУ: диалог продолжается

Как уже сообщалось, начало диалогу между государством в лице Фонда госимущества (ФГИУ), Министерства инфраструктуры Украины (МИУ) и ООО «СРЗ» - арендатором с 14-летним стажем, положила встреча за «круглым столом», состоявшаяся 26 января 2017 года.

Тогда, напомним, стороны приняли к рассмотрению предложенную представителями судоремонтного завода объективную «дорожную карту» дальнейшего развития целостного имущественного комплекса (ЦИКа) с приемлемыми вариантами функционирования в условиях прифронтовой зоны и стратегическими возможностями развития и роста, а также был выработан основной вектор движения по пути определения его дальнейшей судьбы.

Благодаря конструктивному диалогу, движение по этому пути начато.

3 мая, согласно приказу Министерства инфраструктуры Украины 285/68 от 23 февраля 2017 года, на АСРЗ началась инвентаризация по разграничению и оценке имущества бывшего ГП «АСРЗ».

Цель инвентаризации, срок которой определен законодательно, передача ЦИКа ГП «АСРЗ» из сферы управления Министерства инфраструктуры в сферу управления Фонда государственного имущества Украины.

Сделать первый шаг, который приблизит стороны к основному процессу – провести инвентаризацию – поручено нынешнему арендатору ЦИКа – ООО «СРЗ».

Приказом по ООО «СРЗ» созданы рабочие группы, которые одновременно с проведением инвентаризации, осуществляют и техническое освидетельствование государственного имущества бывшего ГП «АСРЗ», состоящего на балансе у ООО «СРЗ».

По результатам инвентаризации, Региональным отделением Фонда государственного имущества по Донецкой области будет произведена независимая оценка ЦИКа арендованного предприятия.

Впереди реализация целого комплекса долгосрочных задач, направленная на обеспечение стабильной работы трудового коллектива и сохранение отраслевого профиля единственной судоверфи Азовского моря на подконтрольной Украине территории.

➔ Продолжение. Начало на 1 стр.

ДОК ТОЖЕ, ПО СУТИ, СУДНО

Пока вникали в рабочий процесс, пресс-секретарь АСРЗ и «по совместительству» гид обратила внимание корреспондента ЦТС на несколько вырезов в стапель-палубе, вовнутрь которых были спущены лестницы.

«Это временные, так называемые, технологические вырезы в палубе дока. А сделаны они для того, чтобы рабочие могли спуститься в подпалубное пространство, – пояснила Лариса. – Сейчас пришло время ремонта и самого дока. Это стандартная процедура, систематический ремонт, после выполнения которого док будет предъявлен Государственному регистру судоходства Украины для подтверждения класса».

«В экипаже дока АСРЗ 26 человек, – продолжает свой рассказ **Владимир Новизинский** - кроме того, есть еще 93 судоремонтника, задействованных в доковом производстве. Не преувеличу, если скажу, что наши люди – фанаты своего дела. Иногда, если у нас мало работы, приходиться перебрасывать рабочих в другие цеха, но они все равно рвутся на воду, в док».

Нельзя не сказать, что ремонт винтов – особая гордость завода, - недаром винт и на логотипе АСРЗ. Ремонт винт-рулевых комплексов зависит от степени повреждения и от требований заказчика. «Сняли, разобрали, продефектовали, отправили на ремонт, и снова собрали, так, более чем лаконично, формулирует суть работы участка ремонта винт-рулевых комплексов старший мастер **Александр Бондаренко**. – Бывает, меняем только подшипники, либо только винты. В крайних случаях можем заменить отдельные лопасти винта. Если судно очень старое, то довольно часто приходится менять облицовку вала, без которой невозможна дальнейшая эксплуатация судна. Благо на предприятии есть участок, который наплавляет облицовки».

После получаса пребывания в доке начинаешь привыкать к стойкому запаху соленого бриза, железа и сварки. Это неотъемлемая часть рабочего процесса, ведь судоремонтникам приходится буквально истреблять ржавчину с корпусов судов, либо “ампутировать” - менять на новые прогнившие листы металла. «Когда ремонт судна оканчивается, к спуску на воду здесь готовятся скрупулезно. Палубу дока тщательно убирают, практически до блеска», – улыбается **Лариса Конева.**

Как работает АСРЗ в условиях войны и правовой коллизии

ДАЕШЬ СУДОСТРОЕНИЕ!

Как уже говорилось, ремонт судов выполняется не только в доке, но и на причалах. Как правило, здесь ремонтируют небольшие суда, которые поднимают на причал с помощью кранов, ставят на кильблоки и затем выполняют и докование и ремонты узлов и механизмов жизнедеятельности судов. На причале АСРЗ довелось увидеть почтенного возраста турецкое судно Manassa дедвейтом 6 тыс. тонн. На аварийный ремонт его доставили буксиры прямо с рейда.

У ПРИЧАЛЬНОЙ СТЕНКИ

Помимо ремонта, причалы судоремонтных предприятий используются и для строительства новых, а порой и для утилизации отслуживших свой век судов.

Значительная часть причала занята: здесь складируется судовая партия металлического квадрата, и всевозможные конструкции.

В прошлом году здесь заключили соглашение с хорватской судоверфью на строительство надстройки для танкера. Собственно, детали будущей надстройки и уложены на причале. На данный момент судостроители закончили сборку и сварку 24 блоков будущей надстройки – идет приемка. Вскоре все они будут отправлены заказчику по морю. Окончательная сборка всей надстройки в единую конструкцию будет происходить уже в Хорватии.

СУДОСТРОЕНИЕ – ПРОШЛОЕ И БУДУЩЕЕ АСРЗ

Судостроение является одним из четырех направлений деятельности АСРЗ. В последнее время оно недостаточно востребовано, и предприятие пытается наладить контакты с зарубежными заказчиками.

Азовский судоремонтный завод имеет многолетний опыт строительства несамоходных барж, лихтеров типа «LASH», плавучих доков, причалов, предназначенных для швартовки судов водоизмещением до 5000 тонн, длиной до 105 м. Но главное – экологических судов специального назначения – нефтемусоросборщиков проекта 205 А и 25505, предназначенных для очистки акватории портов и рейдов от разливов нефтепродуктов при ликвидации аварийных разливов и плавающего мусора. С 1967 года на АСРЗ было построено более 200 судов, которые и сегодня успешно используются в портах Греции, ОАЭ, стран СНГ, Индии, Германии, Румынии, Польши, Болгарии, Кубы.

«Интересно, что сегодня АСРЗ активно ремонтирует свои родные нефтемусоросборщики, которые состоят на балансе Мариупольского морского торгового порта. Да, периодически они проходят здесь судоремонт», – уточняет **Лариса Конева.**

СТАВКА НА МАШИНОСТРОЕНИЕ

Почти 60 лет назад АСРЗ освоил еще одно направление деятельности – производство грейферов. В последние годы мелкосерийное производство набирает обороты. К примеру, в прошлом году было произведено 100 грейферов. Довольно неплохой показатель, учитывая, что каждый грейфер делается индивидуально, с учетом пожеланий заказчика.

В процессе изготовления задействованы три участка Департамента машиностроения – литейно-кузнечный, станочный и собственно грейферный. Первый отвечает за отливку необходимых деталей, на втором происходит их расточка и шлифовка. Создание заготовок и окончательная сборка грейферов происходят на грейферном участке, которым руководит Александр Григораш.

«Все начинается с заготовок, – рассказывает **Александр Спиридонович**, - в зависимости от требований заказчика мы используем разную сталь, которую нам поставляют комбинаты «Метинвеста». Металл режется на машинах термической резки. Процесс автоматизирован. Рабочий устанавливает программу, по которой машина режет заготовки, затем они отправляются на станочный участок, где вытачиваются необходимые отверстия либо происходит шлифовка, затем на мехобработку. Часть деталей отливается на литейном участке. Окончательная сборка всех компонентов происходит уже у нас».

«Азовсталь» – один из наших постоянных партнеров, поэтому такие грейфера мы делаем очень часто. Но этот объем не единственный. В линейке заказов как маленькие грейфера объемом 0,25 куб. метров, так и большие – до 19 куб. метров. Есть заказ на изготовление 17-кубового грейфера для комбината «Азовсталь». Приходилось ремонтировать грейфера и больше. Из Одессы к нам привозили 21-кубовый грейфер на ремонт», – рассказывает **Александр Григораш**.

— Для какой отрасли делаете грейферы? – спрашиваю у начальника участка.

— Предприятия морской отрасли страны – порты Одесса, Николаев, Херсон, Бердянск и, естественно, Мариуполь, а также предприятия металлургической, горнодобывающей отрасли. Плюс горно-обогатительные комбинаты.

— А по скольку штук, как правило, заказывают?

— В основном, небольшие партии – по одному, два или пять. В 2015 году у нас был очень хороший заказ – партия из 18 грейферов двух моделей: 10 и 8-кубовых. Это был заказ Ильичевского порта, который мы выполнили практически за месяц. Хотя, в среднем, производство грейфера от заключения договора до выпуска занимает около трех месяцев. Стартуем с проработки документов, чертежей, поскольку очень часто заказчик хочет уникальный грейфер, обеспечение материалами, затем сборка, сварка, испытания.

Собранные грейфера вывозятся с завода либо по железной дороге, либо автомобильным транспортом. «Все продумано – в наш корпус заведена железная дорога, но сегодня, чаще используем автотранспорт. Бывало грейферы грузили и на морские суда, если они были негабаритными. В целом, стараемся вписываться в габарит, поэтому разбираем грейфер, перевозим его, и затем собираем на месте, у заказчика», – говорит начальник грейферного.

Осмотр цехов подтвердил тезис директора АСРЗ Олега Турского о диверсификации. Предприятие может и готово перестраиваться. Сейчас Азовский судоремонтный завод, думаю, держится на двух китах – судоремонте и машиностроении. Есть еще два резервных – перевалка и судостроение. Но для раскрытия всего потенциала завода государству, как конечному собственнику, нужно принять волевое решение и определиться с формой хозяйствования предприятия.

Судьба тысячного коллектива этого требует...

Экспертное мнение

Украинским судостроителям стоит рассчитывать на внутренний рынок

Исполнительный директор «Управляющей компании «Мариупольская инвестиционная группа» **Олег Иванюшенко**, в которую входит Азовский судоремонтный завод, считает, что на текущий момент глобального спроса на судостроение нет, поэтому рассчитывать, что эта отрасль станет локомотивом для экономики страны, сейчас не стоит.

«Поэтому сегодня мы говорим о возможности для старта для производства внутреннего мелкого флота - портовый, речной. Это может быть тем драйвером, который позволит продержаться судостроительным заводам и переждать это время, когда мировой спрос повысится», - отмечает **Олег Иванюшенко**.

Кроме того, инвестор подчеркивает, что крупные судоверфи в Китае, Японии, Корее тоже простаивают.

Руководитель экспертного направления ЦТС - Консалтинг **Андрей Шкляр** также говорит о том, что из-за замедления темпов роста мирового флота, ждать крупных заказов из вне – не приходится.

«Очевидно, в условиях острого дефицита флота на реке, развивать судостроение нужно совместно с другими отраслями, рассчитывая на внутренний рынок. Большим вопросом остается конкурентоспособность наших корабелов. Кто гарантирует выполнение заказа в срок и в полной мере после того, как на счета судоверфи со «скромными» показателями финансовой отчетности поступят деньги клиента. Скорее всего сдвинуть дело с мертвой точки без участия государства не удастся», - отмечает эксперт.

Повышаем уровень безопасности производства

Согласно графику планово-предупредительных ремонтов грузоподъемного оборудования, на АСРЗ обследован, отдефектован и заменен 240-метровый стальной канат механизма вылета стрелы 30-тонного портального крана KONE.

Для этой технически сложной процедуры 50-метровую стрелу полноповоротного крана опустили на предварительно подготовленную зону причала, выбрали необходимую слабину, и методом сплетения старого стального каната с новым, или, как говорят специалисты «методом сращивания», запасовали новый канат через систему силовых полиспастов.

Несмотря на то, что штормовая погода не давала работать в плотном графике, специалисты транспортно-такелажной службы Департамента транспорта и логистики АСРЗ справились с процедурой за пятеро суток.

В результате своевременного проведения регламентных процедур по замене каната, обеспечена бесперебойная работа грузоподъемного оборудования.

Демонтированный канат, не превысивший предельно допустимых параметров износа, но прослуживший довольно длительной срок, будет утилизирован.

Строительство надстройки танкера на финишной прямой

Азовские корабелы рапортуют о 90 процентах выполнения проектного задания с качеством, в соответствии с требованиями международного сертификационного и классификационного общества DNV GL, созданного в 2013 году в результате слияния двух организаций – Det Norske Veritas и Germanischer Lloyd.

Стоит напомнить, что работа по изготовлению надстройки стартовала по контракту, заключенному в мае 2016, и складывалась в несколько этапов: проектной подготовки, интенсивной фазы изготовления секций и сборки блоков надстройки.

Сегодня сборщики группы цехов Департамента судостроения и машиностроения АСРЗ – на этапе сдачи надстройки инспекции, представляющей классификационное общество DNV GL.

Приемка проходит на соответствие международному стандарту строительства судов. Регистром проверяется: качество используемых для строительства материалов, конструктивное соответствие блоков требованиям проектной документации и качество сварных соединений.

Проверяются также и деформации секций. У DNV GL в этой связи очень жесткие требования, а у нас на начальном этапе некоторые секции имели превышающие требования стандарта значения. Для их исправлений рабочим пришлось освоить забытую еще со времен судостроения сейнеров технологию правки. Это когда правится уже собранная секция с приваренным набором.

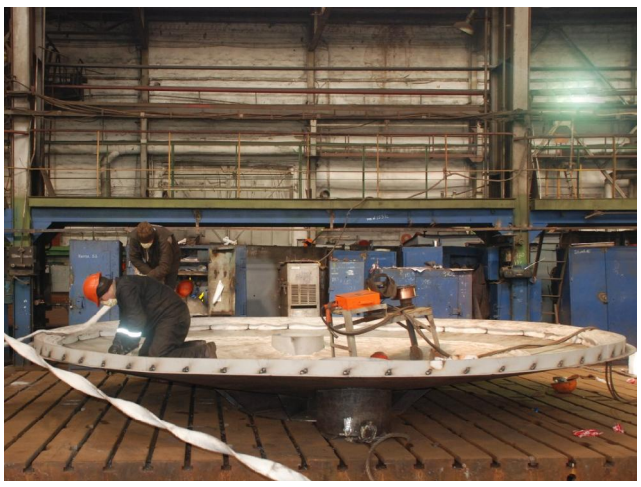
«Если в начале этих работ мы и понятия не имели, что нам делать, - так как многие навыки попросту канули в Лету, то теперь у нас по правке почти конвейер», - констатируют специалисты.

Общий вес всех 24 блоков на выходе составляет порядка 400 тонн, и уже сегодня груз готов к отправке хорватским заказчикам.

Специалисты констатируют, что, несмотря на 10-летний перерыв, азовские корабелы не растеряли навыков судостроения, и качеством своих изделий довольны.

Этот заказ – не только повод ударно поработать. Старожилы предприятия называют это бесценным опытом для молодых специалистов, который обязательно пригодится им в будущем, - уверены, в работе над новыми заказами.

Изготовлена и отправлена заказчику съемная часть металлургического агрегата



На авто платформе 5-метровая в диаметре крышка стенда сушки и высокотемпературного разогрева футеровки сталеразливочных ковшей отправлена с грейферного участка корпусного цеха Департамента машиностроения АСРЗ конвертерщикам МК «Азовсталь».

Замена таких съемных частей агрегата происходит как правило один раз в год и, по информации принимающей стороны, срок службы подобных изделий зависит, главным образом, от обслуживающего персонала предприятий.

В настоящее время на большинстве металлургических комбинатов для разливки стали из сталеплавильных агрегатов применяются ковши, футерованные огнеупорным кирпичом. Использование монолитных материалов позволяет существенно увеличить срок службы огнеупорного слоя и, в итоге, уменьшить издержки на эксплуатацию ковшей.

Стенд для высокотемпературного разогрева оборудован крышкой, футерованной каолиновым фетром, в которую и вмонтированы двухконтурные газ воздушные турбулентные пульсирующие горелки с вихревой стабилизацией факела. А уже рабочая горелка дополнительной снабжается запальной горелкой с электрическим розжигом.

Всего месяц потребовался Департаменту логистики и обеспечения АСРЗ, чтобы заказать и получить у отечественного товаропроизводителя все необходимое для изготовления крышки стенда.

На АСРЗ изделие прошло все этапы производственной контроля: от контроля сырья и материалов на входе до испытаний сварных конструкций методами неразрушающего контроля: ультразвуком и рентгенографированием.

Готовое изделие в ближайшее время будет использовано заказчиком по назначению.

Для перегрузки угля и руды

17 мая пара грузозахватных устройств – грейферов 8 и 17 кубометров отправлены на МК «Азовсталь» Метинвеста.

В присутствие представителей заказчика оба грейфера, как и предписано, вхолостую и без груза прошли техническую апробацию. 5 мая испытан 8-кубовый, а 11-го прошел технические испытания 17-кубовый грейфер.

Первый – 8-кубовый грейфер двухчелюстной продольного раскрытия 30-С3-Пр для 30-тонного рудно-грейферного перегружателя предназначен для грузов различной плотности будет использоваться на рудно-грейферном перегружателе рудного двора предприятия. Он изготовлен по чертежам заказчика с использованием различных марок стали. Именно эта модель зарекомендовала себя надежной в эксплуатации, и поэтому ее заказывают на АСРЗ довольно часто.

17-кубовый – грейфер поперечного раскрытия увеличенного

➢ *Сделано на АСРЗ* ➢

объема зачерпывания груза и большой кратностью полиспаста РКТЕ-20-07-1154 для 32-тонного угольного перегружателя. Этот предназначен для работы с грузами большой плотности и позволяет производить зачерпывание с большим усилием.

После испытаний оба изделия доработаны, зачищены и прошли контроль сварных швов: визуальный, гамма-графирование, по мере необходимости – ультразвук и рентген. На финишном этапе – окраска и маркировка.

На эксплуатацию ковшей судоремонтники дают гарантию, но предупреждают, что правильный и своевременный технический уход может в разы продлить сроки эксплуатации грейфера на производстве.

АСРЗ занимается изготовлением грейферов для перегрузки угля, руды и других грузов различной плотности с 60-х, и на сегодня является самым крупным производителем грейферов в Украине. Конструкторский коллектив постоянно расширяет разновидность моделей выпускаемых грейферов. Кроме того, на предприятии производится серийная машиностроительная продукция для предприятий морской, горнодобывающей и металлургической отрасли.

Основные требования к изделиям неизменны: металлоконструкции должны быть надежны, долговечны, отвечать функциональным задачам и органично вписываться в промышленную площадку.

Док АСРЗ подтверждает класс

На АСРЗ продолжается ремонт на подтверждение класса Регистра судоходства Украины дока 4 – инженерного сооружения для постройки и ремонта судов, в котором производится большинство ремонтных работ с подводными частями корпусов суден. Грузоподъемностью 15 тысяч тонн док способен принимать суда длиной до двухсот и шириной до 25 метров.

Масштабный ремонт стартовал еще в начале марта. Перед тем как начать, методом неразрушающего контроля выполнена дефектация металлоконструкций дока.

Замена выявленных дефектных участков металла выполняется по технологии ремонта прочного корпуса, разработанной конструкторским бюро АСРЗ и согласованной с Регистром судоходства Украины. С учетом остаточных толщин, вычислены объемы замены металлоконструкций. В доке выполнен целый комплекс работ как по замене металлоконструкций корпуса, так и по ремонту механизмов машинного отделения.

Общий объем замены изношенного металла составит порядка 55 тонн. На первом этапе заменена четвертая часть запланированного объема. Выполнена сборка под сварку и сдача ОТК.

По механической части отремонтированы основные узлы и оборудование энергетической системы дока: дизель-генераторы для обеспечения дока электроэнергией, компрессоры для сжатого воздуха; балластные насосы, обеспечивающие плавучесть дока. Выполнена ревизия и частичный ремонт системы пожарной безопасности и углекислого газа.

По электрочасти осуществлена ревизия сотен метров кабельных трасс, выполнена глобальная работа по главному распределительному щиту (произведена проверка и настройка на необходимые параметры электроавтоматов, приборов, датчиков). Кроме того, выполнен ремонт двух 15-тонных доковых портальных кранов KONE, а именно электрооборудования с наладкой в работе, последующими испытаниями и предъявлению Регистру.

Также выполнена ревизия основных узлов и механизмов, навигационного оборудования, электрочасти и трубопроводов. Предъявлены Регистру дизель-генераторы, компрессоры, более 50% трубопроводов; на 1/3 произведена оперативная замена металлоконструкций в отсеках меж донного пространства.

Благодаря специальным отверстиям – технологическим вырезам, специалисты цехов Департамента судоремонта выполнили ремонт ребер жесткости дока в отсеках двойного дна.

Весь запланированный объем капитального ремонта плавучего дока планируется завершить в мае. На этом этапе продолжится ремонт корпусных конструкций, ремонт балластного отсека-3, а также запланирована дефектация центральных - с первого по шестой отсеки.

Приняты с первого предъявления

Завершена работа над заказом наших постоянных партнеров – металлургов МК «Запорожсталь».

На этот раз машиностроителями АСРЗ изготовлены два двухчелюстных четырехканатных грейфера объемом два кубометра различного назначения: один из них модели Н-18-3М для железнодорожного крана, а второй – модели М-36713 для цеха шлакопереработки предприятия.

Оба грейфера предназначены для перевалки сыпучих грузов, испытаны и предъявлены ОТК Азовского судоремонтного завода на грейферном участке Департамента машиностроения.

Согласно выводам контрольных мастеров судоремонтного предприятия, грейфера полностью соответствуют нормативной и конструкторской документации, и приняты с первого предъявления.

Успешно восстановлен уникальный немецкий грейфер

С предложением восстановить грейфер немецкой фирмы «PEINER SMAG» на Азовский судоремонтный завод обратились постоянные заказчики. Уже более 30 лет этот 2-челюстной ковшовый 4-канатный грейфер геометрическим объемом 21 кубометр для перегрузки сыпучих грузов, в частности зерна, использовался партнерами на 25-тонных портальных кранах и обеспечивал захват насыпного груза весом 14700 килограммов за один подъем, что значительно увеличивало скорость перевалки.

Изготовление нового такого грейфера обошлось бы одесситам более чем в миллион гривен, а существенно сэкономить затраты можно было только с помощью успешного ремонта, который к тому же мог реально продлить устройству срок эксплуатации на годы.

Заказчик сетовал, что из-за неполного смыкания огромных челюстей грейфера, допускалось существенное просыпание груза.

Анализ проблем был осуществлен специалистами АСРЗ непосредственно в Одессе.

Как рассказал начальник техотдела АСРЗ **Виталий Лукашин**, в ходе обследования на месте, судоремонтникам удалось обнаружить те самые механические повреждения, которые и привели к изменению геометрии ножей целюстей грейфера, и вдобавок - множественные усталостные трещины.

После заключения договора, в разобранном виде габаритный груз был привезен на авто платформе в Мариуполь: отдельно были погружены и закреплены левая и правая челюсти, нижняя и верхняя траверсы с тягами.

В момент разработки стратегии ремонта, предлагалось несколько вариантов замены или восстановительного ремонта. В частности, просто восстановить ножи или заменить их на износоустойчивые из стали Хардокс 500.

Это особая листовая сталь, используемая в конструкциях, требующих повышенной износостойкости.

Остановились на втором варианте - использовании стали Хардокс.

Так как по условиям контракта, АСРЗ взялся обеспечить доставку и приобретение материалов, понадобился и специальный режущий инструмент, который также был приобретен. Все необходимое для утвержденной стратегии нашли в Украине.

Так, на АСРЗ был произведен ремонт, общая сборка и испытания работоспособности грейфера. После всех необходимых процедур «немец» был сдан ОТК предприятия, и доведен до товарного вида – зачищен и выкрашен.

После ценный груз отправился в Одессу «догружать суда на рейде до полной вместимости», и, как сообщили партнеры, восстановленный ковш уже проверен в работе и получил положительные оценки специалистов.

«Чилдрен Кинофест 2017» объявил программу

В этом году форум охватит 20 городов по всей Украине. Почетный посол фестиваля – украинская писательница, колумнист, сценарист и драматург Катерина Бабкина.

Миссия фестиваля – развивать в Украине традицию семейных походов в кино, привлекать детей к просмотру и созданию кинофильмов. Одним из главных показов в этом году станет подборка лент, вышедших в финал конкурса детских короткометражных фильмов, который был объявлен осенью. 10 лучших картин-конкурсантов будут показаны на большом экране, а специальное жюри выберет среди них победителя. В конкурсную программу IV Фестиваля искусства кино для детей и подростков «Чилдрен Кинофест» вошло семь фильмов для зрителей от 4 лет, отобранных на крупнейших европейских кинофорумах. Вне конкурса представлена коллекция фильмов братьев Люмьер. В 2016 году фестиваль прошел в 18 украинских городах, от миллионников до районных центров, и собрал более 30 000 зрителей. «Чилдрен Кинофест 2017» открывается французской анимационной лентой **«Жизнь кабачка».** Фильм о дружбе подростков получил премию «Сезар» за лучший дебют и оригинальный сценарий, а также был номинирован на премию «Оскар». Фэнтези **«Мальчик в золотых штанах»** совместного датско-шведского производства удостоился приза зрительских симпатий на крупнейшем европейском кинофестивале для детей CineKid. По сюжету, герой находит волшебные штаны, из кармана, которых можно бесконечно доставать денежные купюры. В этом году в программе «Чилдрен Кинофеста» впервые представлен фильм из Латвии. **«Мама, я люблю тебя»** – поучительная история о том, как маленькая ложь может привести к серьезным последствиям. Лента Яниса Нордса была высоко оценена критиками – фильм получил премию детской секции Generation Kplus Берлинского кинофестиваля и был выдвинут от Латвии на «Оскар» за лучший фильм на иностранном языке. Лента **«Молли Мун и волшебная книга гипноза»** из Великобритании стала экранизацией бестселлера английской писательницы Джорджии Бинг. Комедия **«Вперед, в школу!»** из Дании расскажет о мальчике, чье главное правило – нарушать правила взрослых. Мультфильм **«Маленький монстр»** от шведского иллюстратора, режиссера и сценариста Теда Сигера– это история о клане очаровательных чудищ, которые ждут пополнения в семье. Украину в конкурсе фестиваля представляет фэнтези-мультфильм **«Микита Кожумяка».** Сказка Манука Депояна, собравшая на родине более 11 млн. гривен, также вышла в прокат в Польше и Турции, а теперь поборется за зрительские симпатии гостей «Чилдрен Кинофеста». Победитель конкурсной программы фестиваля определяется зрительским голосованием – на входе в кинозал гости получают бюллетень, в котором ставят оценку фильму. Вне конкурса маленьких зрителей ждет экскурсия к истокам кино вместе с лентой **«Люмьер!».** Коллекцию отреставрированных работ братьев Люмьер составил Тьерри Фремо – директор Каннского кинофестиваля и один из главных киноманов мира. Вместе с его комментариями старинные фильмы превращается в современную комедию, которая рассмешит и взрослых, и детей. Традиционно, на закрытии фестиваля будет показан обладатель Гран-при предыдущего года. На этот раз зрители увидят венгерский фильм **«Лапа»** Роберта-Адриана Пежо, основанный на реальных событиях.

Генеральные партнеры фестиваля: Представительство Европейского Союза в Украине, Детский фонд ООН (ЮНИСЕФ), Государственное агентство Украины по вопросам кино и ТМ «Весела Корівка».

Событие проходит при поддержке Goethe-Institut в Украине, Французского института в Украине, Посольства Швеции в Украине, Посольства Швейцарии в Украине, Посольства Латвии в Украине и Почетных консульств в Чернигове, Львове и Одессе, Посольства Королевства Дания в Украине, Датского киноинститута.

Организатор – компания «Артхаус Трафик».

Разыгран Кубок памяти Владимира Воина

➤ *Жизнь - не только работа*

В финальной схватке со счетом 2:0 отвоевала Кубок команда Департамента машиностроения АСРЗ у команды Департамента Управления.

В пятницу 30 апреля коллектив Азовского судоремонтного завода провел серию игр за Кубок памяти Владимир Семеновича Воина – генерального директора ООО «СРЗ» с 2006 по 2011 годы.

Состязались пять лучших команд предприятия – департаментов судостроения, машиностроения, транспорта и логистики, управления, а также команда управляющей компании «Мариупольской инвестиционной группы».

«Соперничество в состязании среди своих – вещь нешуточная, - так, по воспоминаниям ветеранов АСРЗ, говаривал **Владимир Семенович**. - Стоит какому-нибудь игроку подрасти в технике, как остальные сразу начнут стремиться наверстать, чтобы не быть хуже, а то, может быть, и лучше».

И, можно, конечно, спорить, но футбол, по убеждению многих судоремонтников, одно из лучших времяпрепровождений.

Ведь одна полноценная игра решает сразу целый комплекс задач: требует не только мастерских приемов и быстрых финтов, но и интересных действий, порой и таких, которые к спорту отношения, в принципе, не имеют.

Не зря говорят, что футбол, самая популярная игра с мячом на нашей планете. Наверное, еще и потому, что гарантирует общение с людьми в нестандартной обстановке - на позитиве. Что уж говорить о плюсах – активный отдых, зарядка энергией, развитие мышления. И закалка командного духа, который более чем когда-либо необходим предприятию.

В захватывающей борьбе в финал вышли команды департаментов машиностроения и управления. В финальной схватке со счетом 2:0 отвоевала Кубок команда Департамента машиностроения АСРЗ.

АСРЗ
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.