



• ЗНАЙ НАШИХ!

«ПРЕМИЯ ГОДА» - ЛУЧШИМ

Девятнадцать комсомольчан, внесших значительный вклад в социально-экономическое и культурное развитие Комсомольска-на-Амуре, были награждены на минувшей неделе традиционной «Премией года».

В их числе - директора предприятий и учреждений, работники промышленных предприятий, ЖКХ, транспорта, туризма, учителя и преподаватели, врачи, тренеры, журналисты, строители, полицейские, лучшие молодые специалисты.

Торжественная церемония чествования состоялось 2 февраля на сцене драматического театра Комсомольска-на-Амуре.

Премии главы города были удостоены и работники Амурского судостроительного завода. В номинации «Лучший работник промышленного предприятия» ее получил **Алексей Валерьевич Скороскоков**, заместитель начальника трубообрабатывающего цеха по производству. Эта приятная новость застала Алексея на рабочем месте – на сдаточной базе ПАО «АСЗ» во Владивостоке, куда он был командирован для организации работ по достройке и сдаче судна снабжения «Иван Сидоренко».

А **Марина Витальевна Радаева**, пресс-секретарь ПАО «АСЗ», получила свою награду из рук главы города лично. Она была удостоена звания «Лучший журналист-2017».

Поздравляя победителей, глава города Комсомольска-на-Амуре А. В. Климов отметил значительный вклад комсомольчан, удостоившихся премии, в развитие города. Отметил, что они служат примером для остальных, и своим трудом «поднимают престиж» родного города.



• АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Алексей РАХМАНОВ: «КАЖДЫЙ ТРЕТИЙ РУБЛЬ НА ВЕРФЯХ ОСК В 2018 ГОДУ ОБЕСПЕЧАТ ГРАЖДАНСКИЕ ЗАКАЗЫ»



- Не секрет, что наши верфи расправили плечи и смогли начать техническое перевооружение в основном за счет гособоронзаказа. А на гражданской стороне какие подвижки?

- Сейчас на предприятиях ОСК выполняются контракты на 64 судна, их общая стоимость - 329,7 миллиарда рублей. Это треть от всего портфеля заказов корпорации. А стратегией развития ОСК до 2030 года в сфере гражданского судостроения предусмотрено создание 1200 судов различного класса. Наши приоритеты - развитие транспортного, круизного и торгового флота, а также обеспечение Севморпути.

Ключевой для нас вопрос на Северном морском пути - обеспечение средней скорости продувки 10-12 узлов.

«...Сейчас на предприятиях ОСК выполняются контракты на 64 судна, их общая стоимость - 329,7 миллиарда рублей. Это треть от всего портфеля заказов корпорации...»

Российские верфи, в том числе и те, что работали в основном по гособоронзаказу, сейчас активно ищут себя на рынке рыбопромысловых судов. К примеру, завод «Янтарь» (это Калининград) заключил соглашение с колхозом имени Ленина на строительство трех траулеров-сейнеров проекта SK-3101R. И первый из них - «Ленинец» - 17 ноября прошлого года уже спущен на воду.

- В конце прошлого года Госдума приняла поправки в Кодекс торгового мореплавания. Они расширили понятие «каботаж» и закрепили за судами под российским флагом исключительное право перевозки углеводородов и некоторых других грузов по Севморпути. Вы такой шаг поддерживаете?

- Это ожидаемое и абсолютно правильное решение, поскольку приоритет своему флагу,

глобальные перемены в технологиях судостроения не обходят стороной российские верфи. Как соответствовать новым вызовам и выдерживать жесткую конкуренцию на внешних и внутреннем рынке? Какие трудности с учетом российской специфики и прежнего опыта стоят на нашем пути? Об этом и многом другом на «Деловом завтраке» в «Российской газете» рассказал президент Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов.

безусловно, нужно отдавать. Так поступают многие страны, включая США. Всю нефть с Аляски вывозят суда под американским флагом. Убежден, что и в нашем случае это создаст дополнительную грузовую базу российским перевозчикам. Значит, у них появится больше средств для обновления флота, а у российских верфей - больше заказов. Сейчас реализуются и другие инициативы для поддержки отечественного судостроения. Например, утилизационный грант, позволяющий уменьшить стоимость нового судна при сдаче старого. В том же ряду - льготные лизинговые программы, помогающие снизить нагрузку на судовладельцев.

Опыт и компетенции ОСК указывают на то, что наш выбор - высокотехнологичные и специализированные проекты.

- А поправки в 223-й ФЗ, которые дают новые полномочия правительственной комиссии по импортозамещению отсекать необоснованные закупки продукции машиностроения за границей?

- Мы поддерживали и поддерживаем эти изменения в законодательстве. Потому что для российских коммерческих структур они становятся дополнительным стимулом к тому, чтобы строить суда на российских верфях, создавая тем самым мультиплективный эффект для нашей экономики в виде долгосрочной загрузки не только верфей, но и всех предприятий кооперации, включая машиностроительную отрасль.

- Известно, что строительство целой серии надводных кораблей (проект 22350 и другие), которые очень нужны ВМФ, тормозится или вовсе приостановлено, потому что газотурбинные двигатели для них должны были поставить с Украины. Альтернативу украинским ГЭУ поручено создать российской компании «Сатурн». Как продвигается работа? Какие прогнозы и ожидания?

- Решение президента принял: мы уходим от иностранной зависимости. Частично это уже решено на «Сатурне» в рамках создания производства газотурбинных агрегатов. Мы ждем первые газотурбинные машины на фрегатах 22350. А дальше они пойдут, надеемся, уже и на проект

11356, и для судов на воздушной подушке.

- А планы ОСК в отношении Амурского судостроительного завода - их могли бы приоткрыть?

- В самых общих чертах. В конце минувшего года провели совет директоров АСЗ, на котором были приняты ключевые решения по финансированию. Если совсем прямо - как и откуда завести деньги в этот проблемный актив. Длинную историю его приватизации и реструктуризации пересказывать не буду: там много всего, вплоть до уголовщины. И если хотя бы копейка из украшенных кредитов вернулась на предприятие, жить ему было бы легче...

- Заказы у этой верфи есть?

- Сейчас там строятся корветы проекта 22380. Первый был сдан в середине 2017-го. Потом пришли паромы сахалинские, их достраивают. Плюс два судна-снабженца для «Газпрома» и судно-спасатель. Помимо головного корвета в сдаточной программе на ближайшие несколько лет еще три таких же.

- Программа подводного судостроения там не рассматривается как перспектива?

- Пока нет. Но мы думаем над тем, чтобы сде-

лать Амурский завод одним из центров судоремонта на Дальнем Востоке. Такой опыт у коллег есть, и надеюсь, их компетенции будут востребованы.

- В ближайшие годы, как заявлено главой государства и как это следует из новой программы вооружений, гособоронзаказ будет сокращаться до пределов «разумной достаточности». Чем и как планируете дозагружать высвобождаемые судостроительные мощности? Не придется увольнять людей?

- Необходимо сделать все, чтобы не пришлось. Задача, поставленная президентом, - к 2030 году выйти на паритет в производстве военной и гражданской продукции. Причем не в штуках и не в тоннаже, а на паритет в денежной выручке. Это крайне амбициозная задача, если принять во внимание, что еще вчера доля гражданской продукции не превышала 12 процентов в общей выручке корпорации. Сейчас она растет - и в процентном, и в абсолютном выражении. В сравнении с 2014 годом мы видим почти трехкратный рост выпускемой гражданской продукции по отношению к общей выручке ОСК.

ОКОНЧАНИЕ НА 2 СТР.



● АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ



Алексей РАХМАНОВ: «КАЖДЫЙ ТРЕТИЙ РУБЛЬ НА ВЕРФЯХ ОСК В 2018 ГОДУ ОБЕСПЕЧАТ ГРАЖДАНСКИЕ ЗАКАЗЫ!»

- Зарубежные заказы есть в портфеле ОСК?

- Разумеется. Вся программа по линии ВТС - военно-технического сотрудничества - это зарубежные заказчики. В гражданской части примеров не так много, но они показательны. Совсем недавно закончили строить ледокол для финского транспортного агентства на дочерней верфи ОСК в Хельсинки. Реализуем несколько проектов по созданию гражданских судов для Азербайджана, Казахстана и Туркменистана. В таких проектах российские бенефициары, но иностранные участники. А вообще мы выступаем за интеграцию и взаимовыгодное сотрудничество евразийских и европейских производителей речной и морской техники. И начали здесь системную совместную работу. В частности, прорабатывается проект с Казахстаном по совместному управлению судоверфью близ села Курьк Мангистауской области.

«Мы думаем над тем, чтобы сделать Амурский завод одним из центров судоремонта на Дальнем Востоке. Такой опыт у коллег есть, и надеюсь, их компетенции будут востребованы...»

Упорство, с которым мы отбираем друг у друга внутренние заказы и не боремся за внешние, достойно сожаления. Надеюсь, выйдем на взаимоприемлемые договоренности с рядом европейских стран. Начали обсуждать эти темы с греческими, итальянскими и германскими коллегами. Наш ориентир - увеличение к 2030 году российской доли гражданских заказов на мировом рынке в несколько раз. Несмотря на известные ограничения, считаем такую цель достижимой.

- У тех, кто в России строит корабли и гражданские суда, теперь есть свой профессиональный праздник - День судостроителя, 29 июня. "РГ" в этой инициативе вас и ваших коллег изначально поддерживала. А сегодня хотим попросить: дайте, хотя бы общими мазками, портрет российского судостроителя и судостроительной отрасли в России. Где и что у нас есть?

- Говорить за весь минсудпром, существовавший в советские времена, и давать всем характеристики мне бы не хотелось. У ОСК есть курирующее министерство промышленности и торговли, где такую отчетность ведут. Замечу только, что мы в России не одни. В отличие, скажем, от авиаторов, у судостроителей внутренняя конкуренция вполне развита. Кроме Объединенной судостроительной корпорации есть частные компании, некоторые из них - крупные. Есть совсем небольшие верфи, которые работают в узком сегменте. Есть средние и крупные фирмы - например, "Пелла" в Петербурге, там же - судостроительный завод "Алмаз", Зеленодольский завод им. Горького, который сейчас развивается вместе с керченскими активами. Концерн "Калашников" приобрел судостроительные активы в Рыбинске и заявил о своих амбициях на речную и на специальную тематику...

Как видите, в смысле конкуренции живется нам весело. А вывод напрашивается такой: раз появляется конкуренция, значит, люди чувствуют финансовую выгоду.



ОКОНЧАНИЕ. НАЧАЛО НА 1 СТР.

И условный средний судостроитель в России должен быть прибыльной компанией.

- А паспорт самой ОСК - основные цифры на этот день?

- Телеграфно так: 87 тысяч работающих. Средняя зарплата - около 53 тысяч. Возраст тех, кто занят на верфях - в среднем 45-46 лет, в проектных организациях и КБ - чуть меньше.

«Создание боевых кораблей и строительство крупных гражданских судов - как правило, вопрос не одного-двух лет. Хотя СМИ, и мы не исключение, реагируют в основном на два события - закладку и спуск на воду. Да еще, пожалуй, на перенос сроков сдачи. А что, какой момент для вас имеет первостепенный смысл и главное значение - ступить на борт готового корабля и увидеть, что все получилось?»

- Моя голубая мечта и главная амбиция в том, чтобы наши коллективные усилия завершились выполнением гособоронзаказа на сто процентов - без всяких последующих объяснений, что и почему не случилось. Я над этой целью бьюсь уже три года. Вы правильно подметили: у нас, как принято говорить, производство длинного цикла. И порой разгребать приходится то, что случилось семь или восемь лет назад, еще до нас. Но пенять на это бесполезно, надо засучить рукава и работать. А для инженера, судостроителя, конечно, главная награда - увидеть свой пароход на первом свидании с морем.

«Задача, поставленная президентом, - к 2030 году выйти на паритет в производстве военной и гражданской продукции. Причем не в штуках и не в тоннах, а на паритет в денежной выручке...»

Ключевой вопрос

- Что определяет сегодня тенденции на мировом рынке судостроения, и есть ли там ниша для продукции российских КБ и российских верфей?

- Рынок очень динамично меняется. Только за восемь последних лет на "глобусе" судостроительной промышленности стерто две три верфей. В том числе известных, с большими заслугами и достижениями в прошлом. Но при этом возникают абсолютно новые производства. Это связано с тем, что грузовая база и грузовые потоки кардинально меняются, приходят новые логистические и судовые решения, которые делают предыдущие или ранее построенные суда, например, контейнеровозы, не такими эффективными, как требует сегодня конкурентная среда.

При этом объемы перевозок во всем мире неуклонно растут. По морю сегодня перевозится свыше 10 млрд тонн в год, что по разным оценкам составляет 80-90 процентов глобального грузооборота. Страны соревнуются в строительстве гигантских танкеров и сухогрузов. Увеличивается интерес к строительству мощных ледоколов, возве-

дению нефтяных платформ и других шельфовых объектов. Нельзя не видеть, с каким вниманием приглядываются наши ближние и дальние соседи к Северному морскому пути и к Арктике в целом.

«...87 тысяч работающих. Средняя зарплата - около 53 тысяч. Возраст тех, кто занят на верфях - в среднем 45-46 лет, в проектных организациях и КБ - чуть меньше...»

Этим вызовам надо соответствовать. На повестке - острейший вопрос о перевооружении отечественного научно-исследовательского флота. Иначе мы отстанем в соревновании за место в Мировом океане.

64 судна гражданского назначения находятся сейчас в постройке на верфях ОСК.

Мы наблюдаем увеличение удельного дедвейта кораблей и судов. Судно теперь должно возить полезные грузы, а не само себя. Заметно и увеличение топливной эффективности кораблей и судов. Наконец, очевиден тренд на уменьшение стоимости владения кораблями и судами на всем их жизненном цикле.

По последним данным, совокупный объем заказов на гражданские суда по всему миру превышает 3,5 тысячи единиц. Примерно 70 процентов этого объема приходится на долю Китая, Южной Кореи и Японии.

Судно, не говоря уже о военном корабле, становится высокотехнологичным продуктом - в буквальном смысле от киля до клютика. Компьютерная техника обновляется более высокими темпами, нежели классические механические системы. И все новые проекты должны создаваться по принципу "открытой архитектуры", в них должны закладываться модульные решения, позволяющие с минимальной себестоимостью и в максимально короткие сроки производить ту или иную модернизацию судна или корабля.

- Есть ли для нас место на таком рынке?

- Безусловно, есть. Но упорство, с которым мы отбираем друг у друга внутренние заказы и не боремся за внешние, достойно сожаления. Да, планы по загрузке наших верфей сформированы до 2020 года, а на ряде из них - до 2025-го. В перспективе стапельное расписание будет формироваться более чем на пять лет вперед. Под влиянием глобальных процессов судостроительная отрасль в России тоже преобразуется, но реагировать надо более гибко, согласованно и действовать на опережение.

«...Все новые проекты должны создаваться по принципу "открытой архитектуры", в них должны закладываться модульные решения, позволяющие с минимальной себестоимостью и в максимально короткие сроки производить ту или иную модернизацию судна или корабля...»

То, что происходит в судостроительной индустрии в мире и как это отражается на российских корабелах (а значит, и на российской промышленности в целом), - большая серьезная тема. Настало время обсудить ее максимально широко, что мы и надеемся сделать этим летом на Петербургском экономическом форуме.

● ОТДЕЛ КАДРОВ

МОЯ ПРОФЕССИЯ -

СЛЕСАРЬ-МОНТАЖНИК



Комсомольский судомеханический техникум им. Героя Советского Союза В. Орехова – базовое учебное заведение, давно и успешно готовящее кадры для Амурского судостроительного завода. Среди профессий, которым обучают в техникуме, традиционно входящая в число топовых и остродефицитных на Амурском судостроительном, профессия слесаря-монтажника судового.

Познакомить будущих судостроителей с историей профессии, рассказать студентам о наиболее интересных ее аспектах и выявить профессиональные нюансы был призван профориентационный урок, состоявшийся в техникуме 31 января. Организован он был для студентов техникума, приобретающих профессию судового монтажника, работниками музея КСМТ и кадровой службой Амурского судостроительного завода.

На встречу со студентами пришли специалист по кадрам Галия Рашитовна Алеева и выпускник техникума 2017 года Михаил Антонов – ныне монтажника ц. 19, чей рассказ о производственной деятельности ребята слушали большим вниманием.

Студенты не остались равнодушными и к выступлению Г. Р. Алеевой. Будущие монтажники активно задавали вопросы, касающиеся работы монтажника-судостроителя. Их интересовало, как на величине заработка сказываются нарушения дисциплины труда; в каком размере производится оплата больничного или отпуска; как продолжить обучение в ВУЗе, будучи уже работником завода; каковы условия выплаты «подъемных» молодому специалисту и многое другое.

Совсем скоро ребята окажутся на производственной практике на АСЗ, и тогда смогут воочию убедиться, насколько трудна, но интересна эта профессия, которую они решили избрать. Есть надежда, что, войдя однажды в дружный и творческий коллектив амурских корабелов, ребята пожелают остаться в нем надолго. Успехов им!



● «БЕРЕЖЛИВОЕ ПРОИЗВОДСТВО»

СПЕЦИАЛИСТЫ
ПРОШЛИ ОБУЧЕНИЕ



Семинар «Виды потерь на производстве», включающий в себя тест на знание пройденного материала, состоялся на АСЗ в рамках программы обучения по программе «Бережливое производство».

Сертификаты, подтверждающие знакомство с темой производственных потерь, получили 14 заводчан - от мастеров до начальника бюро - представителей ЭМП, инженерного центра и отдела технического контроля. За время обучения заводческие специалисты выяснили причины возникновения потерь на производстве, научились производить анализ их возможных последствий. Известно, что такая практика дает возможность не только избежать потерь на производстве, но и контролировать дальнейшее развитие ситуации при ограниченности ресурсов, тем самым оптимизируя управление.

Теперь сертифицированным в рамках заводского проекта специалистам предстоит непосредственно на своем рабочем месте добиваться главного - выявлять и снижать потери, тем самым выполняя приоритетную задачу любого современного предприятия, заинтересованного в своей успешной деятельности.

• ГОРОДСКИЕ НОВОСТИ

ДОЛГОСРОЧНОЕ РАЗВИТИЕ И БЛИЖАЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ



Как известно, 18 апреля 2016 года был принят разработанный по заданию Президента страны Владимира Владимировича Путина Долгосрочный план комплексного социально-экономического развития нашего города. Первая, основная его часть расписывала мероприятие, направленные на развитие промышленности, образования, социальной, научной и других сфер деятельности населения, со сроками реализации с 2016 по 2025 гг. В основу второй части были заложены 27 мероприятий по строительству и реконструкции объектов социально-культурной, коммунально-энергетической и транспортной инфраструктур Комсомольска.

Именно этому была посвящена ежегодная пресс-конференция Главы города А.В. Климова, состоявшаяся в конце прошлой недели.

Началась она с вопроса, в той или иной степени интересующего всех комсомольчан, - что стоит за объявленной широкой реконструкцией городской Набережной.

Подводная подка и «Око Комсомольска»

Мероприятия, призванные придать нашему городу современный вид и комфортабельность, в том числе касаются реконструкции и ремонта Набережной. Во-первых, она будет расширена и «улакована» в бетон и камень, на ней появятся новые арт-объекты и пешеходные дорожки с местами для отдыха и безмятежного созерцания величественного Амура. Помимо того, обновленная Набережная станет местом, где появятся еще два памятных для комсомольчан места: мемориал в честь строителей подводных кораблей и подводников, а также еще один символ промышленной составляющей города – истребитель, построенный на авиационном заводе.

Инициаторами создания мемориала корабелам и подводникам, который бы символизировал трудовой и человеческий подвиг амурских корабелов в деле строительства и поддержания обороноспособности государства, а также в честь всех подводников, кто когда-то служил на подводных лодках, принадлежит Совету ветеранов Амурского судостроительного завода и клубу подводников, не так давно основанному в городе. Визуально это будет поднятый на постамент фрагмент прочной рубки подводной лодки, построенной на АСЗ. В настоящее время идет процесс подготовки документов и эскиза будущего мемориала.

- Мы заняты поиском места для мемориала и возможности его установки в рамках программы модернизации Набережной, - сказал журналистам мэр города.

Ну, и, как «вишенка на торте», - колесо обозрения диаметром 55 метров появится в конце года на набережной Амура.

Глава города сообщил, что колесо обозрения для Комсомольска-на-Амуре уже начали изготавливать в Красноярске, на заводе, где ранее было построено аналогичное колесо для Хабаровска. Как и в краевой столице, наше колесо будет для круглогодичного использования, с закрытыми отапливаемыми кабинами и подсветкой. Срок изготовления — около 9-ти месяцев. Уже осенью 2018-го недалеко от перекрестка ул. Дзержинского и пр. Интернационального начнется его монтаж. К этому времени муниципалитет должен провести необходимые коммуникации и сделать подъездные пути.



От Ленина до Лесной

Дороги, транспорт, зарплата бюджетников – таков традиционный набор вопросов, волнующих горожан.

Более 100 млн рублей ежегодно выделяется краевым правительству для ремонта и поддержания исправного состояния городских дорог. В этом году мэрия намерена вынести на общественное обсуждение вопрос о целесообразности траты средств дорожного фонда. Как альтернативы рассматриваются варианты ремонта городских дорог частями, т.е. все, но понемногу, или вложение средств в капитальный ремонт магистральных направлений, таких, например, как проспект Ленина, дорожное покрытие которого пришло в совершеннейший упадок. Есть вопрос и о ремонте ул. Лесной, которую практически смывло в год наводнения. В любом случае, автомобильные дороги, как внутри округов, так и связывающие между собой две части города, будут ремонтироваться и реконструироваться.

Все тем же Долгосрочным планом предусматривается создание транспортно-пересадочного пассажирского узла в районе железнодорожного вокзала. Уже подписано соглашение с инвестором о намерениях строительства такого объекта в 2018-2020 гг., основная цель - замена существующего автовокзала, расположенного на Набережной р. Амур, а также обновление системы пассажирских перевозок на территории города под современные требования.

Промышленная и инженерная столица

И все-таки, Комсомольск был и остается промышленным городом, остро нуждающимся в последнее время в рабочих и инженерных кадрах для своих предприятий.

Для развития инженерных компетенций в городе, уже трижды принимавшим у себя гостей и участников ежегодных инженерных форумов, на базе Губернаторского колледжа создан межрегиональный центр компетенций с полноценными учебным полигоном и тренировочной площадкой для подготовки чемпионов по системе вордскилс и сформирован многопрофильный университет на базе Комсомольского государственного технического университета.

Однако полноценно, с полной отдачей сил и интеллекта, в промышленном секторе экономики невозможно трудится без наличия уютной и комфортной окружающей среды. Именно поэтому вопросы хозяйствования и создания для горожан условий комфортного проживания так много значат.

• О, СПОРТ! ТЫ - МИР!



«АСЗ». ВТОРОЙ ТАЙМ

Молодой город и молодой завод еще в начале тридцатых годов не мыслили своей жизни без физической культуры. Корабелы уже тогда были застrelщиками многих спортивных начинаний в Комсомольске-на-Амуре.

Конечно же, самой распространенной игрой был футбол - в городе он пользовался особым почётом. Долгое время тренером городской футбольной команды был заслуженный мастер спорта, подлинная легенда советского футбола **Николай Старостин**. Но порой эта команда проигрывала на встречах с судостроителями.

Перестройка в девяностые годы сковала спорт, как на заводе, так и во всей нашей необъятной стране. Из-за недостатка финансирования и большого сокращения работников футбольная команда судостроителей перестала существовать. Но сегодня ПАО «АСЗ» испытывает перемены в лучшую сторону. Совсем недавно по инициативе молодых спортсменов- заводчан была вновь собрана футбольная команда корабелов.

Футболисты судостроительного завода уже провели первую встречу в рамках традиционного зимнего чемпионата города по футболу «Морозко».

- Идея о создании заводской команды зародилась осенью прошлого года, на дворовых соревнованиях по футболу, - рассказал капитан команды АСЗ **Денис Жуков**. - Мы подумали и решили, что на заводе точно есть минимум 7-8 человек, играющих в футбол. Собрались все вместе и обратились в Совет молодежи ПАО «АСЗ» за помощью по организации команды. Поначалу было тяжело. У каждого игрока свой характер, темперамент и большие амбиции. Отсутствие места для тренировок стало также большим препятствием для всей команды. Тем не менее, затраченные время и усилия не прошли даром, и в итоге мы получили укомплектованную команду, готовую к борьбе в зимнем турнире «Морозко».

К предстоящему турниру руководство завода выделило средства, на которые были закуплены манишки для игроков. Их дизайн, кстати, разработала ведущий специалист пресс-службы **Ольга Черненок**. В даль-

нейшем планируется одеть команду корабелов, в том числе и вратаря, в единую футбольную форму.

Ударили морозы и первые игры турнира «Морозко» успешно состоялись.

- Цель которую мы ставили на турнир – войти в пятёрку. Перед соревнованиями тренировок не было, но все знали, что каждый игрок нашей команды в прошлом - чемпион города, - рассказал **Денис Жуков**.

«АСЗ» всё-таки удалось выиграть встречу со счётом 4:3.

- Большую роль играет поддержка команды болельщиками. На наши игры регулярно ходит Юрий Александрович Лысенков, главный строитель ПАО «АСЗ», который очень яро болеет за свою команду и иногда даже даёт советы капитану, - рассказал **Сергей Заболотин**.

Турнир «Морозко» продолжается, а футбольная борьба за лидерство не



Очередная игра команды АСЗ с командой «Восток – 27» принесла уверенную победу 2:0.

- По ходу зимнего турнира мы особо не смотрели на турнирную таблицу, играли в свою удовольствие, но каждый понимал стремление всей команды к победе. Единой тактики не было, в основном её определяли перед началом игры, в соответствии с уровнем команды – соперника.

Есть у нас шутка: «Главная тактика – не опускать голову». Больше решала на поле импровизация. В зимних условиях особо не показешь мастерство и класс, поэтому у всех команд есть одинаковые шансы на победу. Все решает в конечном счете характер, - отметил защитник футбольной команды АСЗ **Сергей Заболотин**.

...И вот очередная встреча команды корабелов с соперниками в рамках турнира «Морозко». Игра выдалась очень напряженная. Из-за высокого ее темпа, замены производились очень часто, инициатива переходила от команды к команде, а интрига сохранялась до финального свистка. В результате нелегкой борьбы команде

утихала даже в самый разгар зимних каникул. Любой зритель, оказавшийся на стадионе «Строитель» или проходивший мимо, не смог бы отрицать тот факт, что команды играют самозабвенно.

Вообще же, в ходе турнира амурские корабелы нанесли поражение команде «Экспресс» со счётом 3:1. В дальнейшем, с большим упорством смогли выстоять в матче с «КНАПО-2» и завершить встречу с ничейным счетом 0:0.

В настоящее время футбольная команда ПАО «АСЗ» находится на 2 месте в турнирной таблице чемпионата. Так же ведется рейтинг лучших бомбардиров, куда уже успели попасть **Иван Занин** и **Максим Лапыгин**. Ребята не собираются останавливаться на достигнутом, и вкусив победу от многих игр, стремятся выйти в лидеры.

В дальнейшем корабельные футболисты планируют выступить в Кубке МТС и чемпионате города. Состав команды предполагается расширить до 11 игроков, так что любой желающий, прошедший отбор, может попасть в футбольную команду завода.



• ЗА ПОЖАРНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

Нагревательные приборы. В быту мы сталкиваемся с ними постоянно, причем, к этой категории относят не только средства для обогрева, а чайники, плиты, фены и многое другое. Основой таких приборов является нагревательный элемент. Использование всех этих приборов связано с повышенной опасностью и вниманием. Эксплуатация электронагревательных приборов должна осуществляться в строгом соответствии с требованиями пожарной безопасности. По назначению бытовые электронагревательные приборы можно разделить на несколько групп предназначения: для обогрева людей, для приготовления и разогрева пищи, для глянки, для обогрева помещений и для нагревания воды. Сегодня предлагаю поближе познакомиться именно с приборами для обогрева помещений.

Масляные радиаторы

Передача тепла от нагревательного элемента поверхности корпуса прибора обеспечивается минеральным маслом и регулируется термодатчиком в автоматическом режиме. При снижении объема масла в устройстве оно начинает закипать. Чтобы это предотвратить, температура отслеживается датчиком и передается автоматике.

Приобретая обогреватель, внимательно рассмотрите способ изготовления наклеек с датой выпуска, ГОСТом или ТУ. Распечатанные на принтере этикетки могут быть признаком поддельной продукции. Наличие коррозии на метал-



ТАКОЙ ПРИВЫЧНЫЙ ОБОГРЕВАТЕЛЬ

ле нагревательного элемента - очередная причина контакта масла с электричеством, предыдущая взрыва. Поэтому производители, устанавливающие нагревательные элементы из нержавейки, всегда указывают это в паспорте и на этикетках. Такие нагреватели разрешено использовать в гаражах, мастерских и помещениях повышенной влажности.

Электрические конвекторы

Процесс работы электрических конвекторов основан на подводе холодного воздуха от уровня пола к нагревательному элементу с забором от него тепла и выделению через верхние отверстия в помещение комнаты. Воздушные потоки создаются перепадом температуры и доступом к нагревателям. Конструкция устанавливается на пол либо крепиться к стене. Есть варианты встраивания внутрь пола. В работе конвектора важно поддерживать баланс между приходящей энергией и ее отводом: нельзя перекрывать входящие или выходные окна. Иначе возможен перегрев и критический режим.

К чести современных производителей надо отметить переход на низкотемпературные нагреватели большой площади, которые значительно снизили риски возникновения пожаров.

Тепловентиляторы

У них электрическое напряжение подается на спираль, обдуваемую воз-

духом вентилятора.

В керамических конструкциях нагревательный элемент спрятан внутри корпуса, а у спиральных выведен наружу. Безопасность тепловентилятора обеспечивается балансом выделения тепла от тока в спирали и отводом вентилятором. Автоматика терmostатом снимает напряжение с нагревателя при достижении верхнего предела температуры без блокирования воздушного потока.

Обдув ведется постоянно. Пыль, попадающая из воздушного потока на раскаленный металл, выгорает: уменьшается доля кислорода в воздухе и образуется угарный газ, блокирующий поступление кислорода в клетки организма человека.

«Самоделки»

К таким, если их можно назвать приборам, относят самодельный электрический «козел», который считается одним из самых опасных устройств. У него не только свободный доступ к огненным токоведущим частям, но и повышенная возможность возникновения пожара при попадании бумаги, ткани и других предметов на раскаленную проволоку. Добавим сюда ненадежность, низкую прочность конструкции, склонность к опрокидыванию и доступность касания разогретого металла. Можно еще перечислять недостатки ненадежных самоделок.

Не стоит объяснять опасность использования самодельными кипятильниками из бритв, подков или металлических пластин, которые за короткое время так нагревают воду, что при «приседающем» свете лампочек она начинает «выпрыгивать» из стеклянной банки (не дай бог металлической посуды или добавления соли/сахара при нагреве). Если еще пользуетесь такими устройствами, то серьезно подумайте о своей безопасности.

Теперь обратимся к суровой статистике за последние два года, с которой не поспоришь.

вышли из строя. Меняйте предохранители, разболтавшиеся или деформированные штекеры.

4. Используйте приборы, изготовленные только промышленным способом, ни при каких обстоятельствах не используйте поврежденные, самодельные или «кустарные» электрообогреватели.

5. Избегайте перегрузки на электросеть, в случае включения сразу нескольких мощных потребителей энергии.

6. Убедитесь, что штепсельная вилка вставлена в розетку плотно, иначе обогреватель может перегреться и стать причиной пожара.

7. Не оставляйте включенным электрообогреватели на ночь, не используйте их для сушки вещей.

8. Не позволяйте детям играть с такими устройствами.

9. Устанавливайте электрообогреватель на безопасном расстоянии от занавесок или мебели. Ставить прибор следует на пол, в случае с конвекторами - крепить на специальных подставках на небольшом расстоянии от пола.

10. Не используйте обогреватель в помещении с лакокрасочными материалами, растворителями и другими воспламеняющимися жидкостями. Не устанавливайте электрообогреватель в захламленных и замусоренных помещениях.

11. Регулярно очищайте обогреватель от пыли - она тоже может воспламеняться.

12. Не размещайте сетевые провода обогревателя под ковры и другие покрытия.

13. Не ставьте на провода тяжелые предметы (например, мебель), иначе обогреватель может перегреться и стать причиной пожара.

Помните, что от этого зависит Ваша жизнь, жизнь Ваших близких и сохранность имущества. В случае обнаружения пожара звоните по телефонам: «2-35» и «4-24» или «01» и «112», если вы дома.

**Дмитрий Кшевин,
старший инспектор СПСЧ № 2**

ПОЖАР В АВТОМОБИЛЕ

В конструкциях автомобиля используется широкий набор пожароопасных веществ и материалов. Это резинотехнические изделия, ткани, древесина, изоляция электрооборудования, лакокрасочные покрытия, пластмасса, сплавы алюминия и магния и другие материалы. Общая масса пластмасс и резинотехнических изделий, включая шины, составляет 10% от общей массы автомобиля, а их число на автомобиле достигает соответственно по 500-600 штук.

В нашей стране ежегодно сгорает около 18 тыс. автомобилей. Это легковые и грузовые автомобили, автобусы, троллейбусы. В этих пожарах на транспорте погибает около 200 чел. в год. При загорании в моторном отсеке легкового автомобиля пламя распространяется до салона за 8-10 минут. Причины самые разные - и умышленные поджоги, неисправности топливной и электрической систем и неосторожное обращение с огнем.

Чтобы завести машину в сильные морозы, автовладельцы используют различные способы «разогрева», в том числе, электронагревательные приборы и даже открытый огонь. В морозы некоторые автомобилисты укрывают мотор автомобиля плотным материалом, чтобы он не так быстро остыпал во время остановки. Ткань соприкасается с мотором, нагревается и рано или поздно начнет дымить. Кроме того, велика вероятность, что она со временем может напитаться парами бензина, и тогда она уж точно вспыхнет вместе соприкасания с деталями

автомобиля. Часто машины горят из-за предпусковых подогревателей двигателя, питающихся от розетки. «Котлы» бывают заводскими и самодельными, как показывает практика, порой может быть вмонтирован обычный шнур от комнатного удлинителя. В морозы у подобных изобретений трескается изоляция, это рано или поздно приводит к короткому замыканию и возгоранию. Такой способ крайне опасен - пары бензина могут легко воспламениться.

Опасность везет в себе автомобиль, работающий на газе. Газовое оборудование, хоть и считается относительно безопасным, требует постоянного контроля и ухода за ним. Иначе не миновать вспышки газа под капотом, в месте расположения газового редуктора. При ветре вероятно загорание других автомобилей на расстоянии до 4м.

Для того, чтобы автомобиль выгорел полностью нужно 30 минут. При пожаре решающее значение имеют первые минуты. Огнетушитель - это не просто аксессуар, необходимый для прохождения техосмотра, а реальный способ уменьшить ущерб. Чем меньше огнетушитель (по весу и объему), тем меньшую площадь им можно обрабатывать, а чем он дешевле, тем больше вероятность его отказа во время ЧП.

Действия при пожаре в автомобиле

Автомобиль загорелся, главное - не паниковать. В первую очередь необходимо прижаться к обочине до полной остановки, выключить зажигание и поставить машину



на ручной тормоз. Далее приступить к эвакуации людей, вызвать пожарную охрану, взять в руки огнетушитель, открыть капот и приступить непосредственно к тушению пожара огнетушителем.

Огонь в автомобиле зарождается почти всегда под капотом из-за разрыва трубопровода, подающего бензин, либо в результате загорания в карбюраторе или газовом баллоне, если огонь охватил заднюю часть машины, где находится бензобак, то удалилась с пассажирами на безопасное расстояние и ждите пожарных.

Уважаемые заводчане помните легче предупредить, чем после пожара восстановить автомобиль. «На всякий пожарный случай» возите с собой огнетушитель. Не понадобиться вам, возможно понадобиться кому-то еще.

**Юрий Максименко,
инспектор СПСЧ № 2**

• Поздравляем!

От всей души поздравляем коллег, отметивших свой день рождения в январе!

**Типикин Сергей Васильевич,
Викторчик Александр Григорьевич,
Шатурин Юрий Васильевич,
Фисура Максим Викторович,
Шабанов Андрей Владимирович,
Олейников Григорий Александрович,
Старыгин Денис Владимирович,
Логинова Александра Германовна,
Голод Петр Сергеевич,
Голод Алексей Сергеевич,
Бекасов Андрей Викторович!**

Примите искренние поздравления и пожелания здоровья. Благополучия и успехов в работе!

С ЮБИЛЕЕМ!

В январе свой юбилей отметила заместитель начальника отдела кадров Елена Владимировна Глобина.

Уважаемая Елена Владимировна!

Руководство предприятия и коллеги отмечают их безусловное умение эффективно и рационально планировать свою деятельность и работу своих подчиненных, что положительным образом сказывается на полноте и качестве выполняемой работы.

У вас впереди - много свершений. Уверенности вам в себе и собственных силах - это поможет добиться хороших результатов в работе, ведь вы обладаете немалым потенциалом для того, чтобы успешно и продуктивно трудиться на благо родного предприятия.

Здоровья и счастья, мира и добра вам, вашим родным и близким!



Издатель: ПАО "Амурский
Судостроительный завод"
681000, г. Комсомольск-на-Амуре,
Аллея Труда 1, <http://aszkms.ru>

Пресс-служба ПАО "АСЗ"
Аллея Труда, 8, офис 113
тел. 86-73
e-mail: aszpress@gmail.com

Газета отпечатана
в типографии «ЖУК»
681000 г. Комсомольск-на-Амуре,
ул. Павловского, 11, тираж 999 экз.

