

Арктическая звезда

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

№ 2 (7611) Февраль 2009 года



В номере:

Россия вошла в «белый список»

По признанию международных инспектирующих организаций, состояние судов под российским флагом в целом соответствует международным стандартам

- стр. 2

«Инженер года-2008»

Авторский коллектив специалистов Мурманского морского пароходства стал лауреатом областного конкурса инженерной мысли

- стр. 3

Летняя навигация начинается с ремонта

В Северном речном пароходстве полным ходом идет подготовка к летней навигации

- стр. 4

«Мое судно - мой дом»

О прошедшем рейсе и дружном экипаже теплохода «Дмитрий Пожарский» рассказывает капитан Алексей Новиков

- стр. 6

Знаменитые капитаны «Ермака»

«Дедушке» ледокольного флота, первому в мире полярному ледоколу «Ермак» в эти дни исполняется 110 лет. За годы работы на его мостик поднимались и вели ледокол на шторм полярных льдов знаменитые капитаны

- стр. 8



Наш хронограф

3 марта (1899) - вступил в строй арктический ледокол «Ермак».

4 марта (1954) - поднят Государственный флаг СССР на дизель-электроходе «Лена» - первом серийном транспортном судне для автономного арктического плавания.

6 марта (1989) - поднят Государственный флаг на атомном ледоколе «Вайгач».

7 марта (1956) - советская антарктическая экспедиция на дизель-электроходе «Обь» Мурманского пароходства открыла архипелаг из трех островов, названный в честь Международного женского дня архипелагом 8 Марта.

20 марта (1981) - был поднят Государственный флаг на теплоходе «Михаил Стрекаловский».

С праздниками сильных и прекрасных!

Дорогие друзья!

Примите искренние поздравления с Днем защитника Отечества!

Мы встречаем этот праздник с особой торжественностью и теплотой. Это день, олицетворяющий для нас патриотизм и мужество людей, защищавших нашу Родину на протяжении всей истории Российского государства. Во все века мощь и слава русского оружия, героизм и мужество наших воинов были неотъемлемой частью величия страны.

Желаю Вам и Вашим близким доброго здоровья и счастья, успехов в делах, стабильности и благополучия.



Милые женщины!

От имени мужской части коллектива ОАО «Мурманское морское пароходство» сердечно поздравляю Вас с Международным женским днем – 8 Марта!

У первого весеннего праздника много определений - день красоты, любви, добра, счастья, всего того, что олицетворяет собой Женщина.

Вы - лучшая часть нашего коллектива! Благодаря Вашему обаянию, терпению, настойчивости, Вы не только сами добиваетесь успехов, но и подвигаете нас, мужчин, на успешное решение самых сложных задач.

Желаю Вам здоровья и радости, пусть в Ваших семьях всегда царят согласие и гармония, пусть сбываются все Ваши мечты, а жизнь будет наполнена приятными сюрпризами. Пусть любовь, доброта и верность украшают Вашу жизнь, согревают и наполняют сердца!

А. М. Медведев,
генеральный директор
ОАО «Мурманское морское пароходство».



Новости компании



Экипаж помешал пиратам захватить танкер

23 февраля, находясь в 20 милях от нигерийского побережья, танкер «Хатанга», принадлежащий ОАО «ММП» и выполнявший рейс по перевозке нефти в порт ONNE, был подвергнут нападению пиратов.

Неопознанное рыболовное судно, проходя на незначительном отдалении, резко изменило курс и пошло на сближение. На все запросы российского танкера незваные гости отвечали молчанием. На танке-

ре включили все прожекторы и объявили общесудовую тревогу.

В районе кормовой части т/к «Хатанга» неопознанное судно попыталось сблизиться. Из-за борта показалась быстроходная лодка с 5 пиратами на борту. Лодка начала стремительное движение к танкеру.

Маневрируя, т/к «Хатанга» стал уходить от преследования. Тогда нападавшие открыли огонь из автоматического оружия. Предвидя возможность такого развития событий, капитан заранее приказал экипажу укрыться в машинном отделении.

Больше часа понадобилось танкеру, чтобы уйти от погони флибустьеров. В результате грамотных действий моряков ОАО «ММП» никто из экипажа не пострадал, судно и груз находятся в полной сохранности.

Учения прошли успешно

В феврале на теплоходе «Юрий Аршеневский» прошли плановые учения по ОСПС (охрана судов и портовых сооружений) «Нарушение охраны судна».

Экипаж под руководством капитана Сергея Камышева отрабатывал навыки поведения по вводной «опе-

рации с вертолетом, эвакуация пострадавшего в результате атаки террористов».

Моряки проголосуют первыми

На судах Мурманского морского пароходства, находящихся в плавании, продолжается подготовка к досрочным выборам главы муниципального образования.

Уже организованы избирательные участки и на флот переданы все необходимые документы. По сообщению службы кадров ОАО «ММП», в подготовке моряки проявляют большую ответственность и аккуратность.

Держитесь, скоро лето

Продолжается прием заявлений на организацию летнего оздоровительного отдыха на 2009 год для сотрудников компании и их детей.

Заявления принимаются в службе учета-расчета кассовых операций по адресу: ул. Володарского, 6, каб. 120.



Из очередного рейса вернулся в Мурманск теплоход «Дмитрий Пожарский». Все члены экипажа, успешно отработав контракт и передав дела сменщикам, вышли в межрейсовый отпуск. На судне задержался лишь капитан Алексей НОВИКОВ, он и рассказал о том, как прошел рейс.

- За 4 месяца мы несколько раз побывали в Лите (Шотландия), - начинает рассказ капитан, - туда мы из Питера возили уголь. Также уголь доставили в Кокколу (Финляндия), из Кандалякши - в Амстердам, через пролив Ламанш пришли в Ирландию, где загрузились глиноземом, который доставили в Кокколу. Оттуда мы пришли в Санкт-Петербург и снова в Лит. Смена экипажа должна была быть в Кандалякше, но в порту вышла задержка, и мы пришли в Мурманск. Сейчас пароход грузится апатитом и готовится идти на Херою, но вести его уже придется нашим сменщикам.

По словам Алексея Геннадь-

евича, большие трудности экипажу доставили погодные условия.

- Если раньше пароход успевал в один циклон проскочить, то в последнее время «накрывает» как минимум 2, а то и 3 циклона. Сейчас мы шли - 6 дней болтало. 16 декабря шли из Кандалякши в Норвежском море и попали в 9-балльный шторм. Он причинил незначительные повреждения нашему судну - сорвал верхние крыши. В общем, погода становится ощутимо тяжелее. Особенно в таких регионах, как Баренцево, Норвежское, Северное море. В этих районах всегда было тяжело работать, а сейчас особен-



Будни флота

Капитан и судно - одно целое

но. Если раньше в летний период приходилось работать, то мы рассуждали так: ну и что, что отпуск с семьей не погуляю, зато в море спокойно поработать можно. Сейчас этого уже сказать нельзя. Видно, и вправду климат меняется. Но одно дело, когда об этом смотришь по телевизору, а другое - когда воочию наблюдаешь это в открытом море.

Однако работа в тяжелых условиях помогает морякам показать себя, проявить свои морские и человеческие качества. И опытный капитан всегда по заслугам оценит и отблагодарит за это.

- Рекомендовал на повышение и подготовил характеристику своим младшим штурманам. 2-го помощника Олега Шухардина «провожаю» в старпомы и надеюсь, что уже следующий контракт он будет старшим помощником. Его место, планирую, займет 3-й помощник Роман Калинин. Это очень грамотный и перспективный молодой человек. Окончил архангельскую мореходку, работает, сейчас заканчивает «макаровку». Я им очень доволен, к слову сказать, его успехи были оценены не только нами. Романа здорово поддержала и компания - недавно ему были выделены денежные средства на покупку жилья.

Алексей Новиков охотно рассказывает о своем экипаже - многие проработали на «Дмитрии Пожарском» не одно десятилетие, много и тех, кто пришел сюда совсем недавно. Добрые слова находит капитан для

каждого члена команды, особенно отмечает труд старшего механика Николая Заречного.

- Мы вместе работаем всего 2-й контракт, но уже с уверенностью могу сказать, что это грамотнейший специалист и замечательный человек.

Высокий уровень подготовки экипажа подтверждает и то, что 20-го декабря моряки прошли расширенную проверку ПСК.

- Мы все очень готовились, проводили учения, тренировки, в итоге проверка была пройдена без замечаний, а экипажу была объявлена благодарность.

Несмотря на то, что успешное прохождение проверки ПСК - событие очень большое, капитан все же пожаловался на «несчастие всех капитанов» - частые в последнее время проверки так называемой «черной жонгли».

- Могут прийти в любое время - ночью, днем. Открыть любой замок, любую дверь. Могут проверять и 5-10 часов. Для них нет закрытых замков и дверей - при малейшем подозрении на контрабанду могут вскрыть машины, танки, балласты, подволоки. Могут зайти в любую каюту, перевернуть постель, личные вещи. В Германии с телевидением пришли, ходили с камерой, словно заранее знали, что найдут запрещенные к ввозу вещи, но я в этом плане с экипажем строг, да и уверен в них. В общем, все прошло без замечаний. Потом показывали по ТВ, как работает таможня. Раньше такие проверки были настоящим событием, а сейчас они регулярны. Говорят, что участились слу-

чай контрабанды и это мировая тенденция. Особенно частыми гостями «черная таможня» бывает в Европе, особенно жестко от них достается в Англии, в Лите - к нам пришла «делегация» аж из 6 человек.

В минувшем рейсе с уже опытными моряками работали на практике и курсанты из Архангельска.

- Парни толковые. Практику прошли без нареканий, к себе в училище вернутся с хорошими характеристиками. По-моему, ребята всем остались довольны, во всяком случае, после учебы планируют работать в паромоходе. Я вообще к практикантам отношусь очень положительно, на их присутствие на борту соглашаюсь с большой охотой. Во-первых, молодежи надо где-то опыта набираться, ведь им завтра в жизнь выходить, да и у нас всем работы хватит.

Известная английская поговорка «Мой дом - моя крепость» широко известна и на флоте, только звучит она чуть иначе:

- Мое судно - мой дом, - говорит Алексей Геннадьевич, - мы здесь проводим полжизни, возвращаемся сюда всегда, как домой. Капитан и судно - одно целое. Когда в шторме теплоход бьет, каждый удар ощущаешь на себе. Судно для моряка - это не только кормилец, в нем и наше спасение во время ненастья на море. И экипажу я всегда напоминаю: у каждого свои обязанности, но мы делаем одно общее дело.

Дарья КУЗНЕЦОВА.



Наши партнеры

Итоги работы подвел СОРОСС

В Москве состоялось общее собрание Союза российских судовладельцев (СОРОСС), на котором были подведены итоги работы отрасли в 2008 году и намечены задачи на 2009 год.

В мероприятии приняли участие статс-секретарь - заместитель министра транспорта РФ Сергей Аристов и директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса РФ Алексей Клявин.

В своем выступлении Алексей Клявин остановился на итогах работы морского и речного транспорта в 2008 г. Так, по его словам, общий объем перевозок грузов составил 186 млн. тонн, что на 2,5% больше, чем в 2007 г. Объем погрузочно-разгрузочных работ в морских и речных портах вырос на 2,9% по сравнению с 2007 г., до 700 млн. тонн. В 2008 г. в морских портах перегружено 454,6 млн. тонн, что на 1,1% больше, чем

в 2007 г. В 4-м квартале прошлого года произошло серьезное падение по перевалке металла, удобрений, грузов в контейнерах.

В целом, Алексей Клявин охарактеризовал ситуацию по сухим и наливным грузам как не критическую, а результаты работы отрасли - как позитивные. По экспертным оценкам, в 2009г. объемы переработки грузов в морских портах могут составить 470 млн. тонн. Также он сообщил, что в 2008 г. департамент госполитики проделал длительную работу по подготовке и принятию закона о Российском международном реестре судов (РМРС), с удовлетворением заметил, что уже есть положительные тенденции от его принятия и необходимо развивать их дальше. Председателю правительства РФ уже направлено письмо с соответствующими предложениями по внесению изменений в гражданское, налоговое и таможенное законодательство



Алексей Клявин.

с целью повышения привлекательности РМРС. На начало 2009г. в РМРС зарегистрировано 219 судов общим дедвейтом 1,2 млн. тонн.

Директор департамента также сообщил о принятии на совещании в Минтрансе решении по подготовке концепции и технического задания по разработке законопроекта по внесению изменений в Кодекс торгового мореплавания в части разработки Устава службы на судах морского флота.

Наш корр. по материалам инф. агентств.



На разных широтах

Россия вошла в «белый список»

По признанию международных инспектирующих организаций, состояние судов под российским флагом в целом соответствует международным стандартам.

Комитет Парижского меморандума на своей 41-й встрече одобрил результаты работы портовых инспекций в 2007 году и утвердил новый список флагов, который вступил в силу с 1 июля минувшего года. В «белый список» этой международной организации вошла Российская Федерация.

Для того чтобы понять значимость этого события, стоит обратиться к истории. 26 января 1982 года в Париже 14 европейских государств подписали Парижский меморандум - международный договор, устанавливающий общие принципы портового контроля.

Основная цель Парижского меморандума - вывод из международного судоходства судов с нарушениями правил безопасности и эксплуатации - «субстандартных» судов.

Сегодня в Парижский меморандум входят 27 стран. Россия вступила в эту международную организацию в 1996 году. И в течение всех последующих лет благодаря совершенствованию системы государственного контроля судов проделала огромный путь из «черного списка» меморандума в «белый список». Этот путь завершился 1 июля 2008 года, когда вступил в силу новый «белый список», в котором присутствует наша страна. Кроме нее из стран бывшего СССР в «белом списке» находится только Эстония. Украина и Грузия так и не смогли покинуть «черный список».

Участие в «белом» или «черном» списках имеют для каждого государства вполне конкретное экономическое значение. Корабли, ходящие под флагами «черного списка», проверяются гораздо чаще, а в случае нескольких задержаний им вообще грозит запрет на заходы в порты стран Парижского меморандума.

«Морской бизнес Северо-Запада».



Инженер года-2008

Наши таланты дорогого стоят

Завершился очередной областной конкурс «Инженер года-2008». Среди его лауреатов, уже традиционно, представители Мурманского морского пароходства.

Конкурс проводится с 2005 года, его главная цель - выявление талантливых специалистов, повышение престижа инженерного труда, привлечение внимания к проблемам инженерного дела в Мурманской области. В конкурсе принимают участие инженеры, занятые

на предприятиях, в организациях и учреждениях различных форм собственности.

Определение победителей и лауреатов происходит с учетом нескольких критериев: общеинженерная и организационно-экономическая подготовка, конкретный вклад в развитие пред-



Александр Брынцев.

приятия, экономический эффект от внедрения предложений и изобретений. Конкурс имеет три номинации: «Профессиональные инженеры», «Инженерное искусство молодых» и «Творческие коллективы».

Специалисты Мурманского морского пароходства ежегодно принимают участие в этом форуме инженерной мысли, и их технические достижения всегда удостоиваются высокой оценки жюри.

В 2008 году компания стала лауреатом в номинации «Творческие коллективы» за реализацию проекта «Реконструкция танкера «Надежда». В группу лауреатов вошел авторский коллектив в составе А.М. Брынцева, А.Н. Маркова, Н.Н. Екимова, В.А. Шевченко, Ю.М. Клокова, В.М. Комова. Торжественная церемония награждения лауреатов «Инженеров года» состоится в Мурманске в апреле.

«Надежда» - один из самых крупнотоннажных танкеров, эксплуатирующихся под флагом

Российской Федерации, был построен в Испании и приобретен пароходством в августе 2007 года.

В связи с вступившим в силу требованием Правила 20 Приложения 1 к Международной Конвенции МАРПОЛ 73/78 по повышению безопасности нефтеналивных танкеров судно было переоборудовано в двухкорпусное.

- Суть проекта в том, что однокорпусное судно путем модернизации «превращается» в двухкорпусное, то есть практически построен еще один корпус внутри существующего, - поясняет главный инженер ОАО «ММП» Александр Брынцев. - При выполнении работ было использовано порядка 5 тысяч тонн стали. Рациональная установка двойного дна и двойных бортов позволила сохранить грузовместимость танкера, несмотря на то, что внутрь судна «вложили» такое огромное количество металла. И это я считаю нашим главным достижением.

В ходе модернизации были проведены уникальные работы по перекомпоновке существующих и образованию новых грузовых и балластных танков, установлена современная система дистанционного управления клапанами грузовой, балластной и зачистной систем, система дистанционного замера уровней и компьютерной обработки данных.

- Танкер прошел модернизацию на китайских верфях Chengxi Shipyard, - рассказывает Александр Михайлович, - во-первых, в России работы для танкеров такого дедвейта (150 тыс. тонн) не проводятся, во-вторых, в Китае сталь стоит в разы дешевле, чем в России и Европе, ну и, безусловно, сроки - срок реализации работ по контракту составил около 150 суток.

«Надежда» не единственный супертанкер во флоте компании - первым был приобретен и модернизирован однотипный т/к «Натали». Впервые для таких танкеров ввели новый класс - совместный - Российского морского регистра (RS) и Det Norske Veritas (DNV). До этого одно судно имело два класса и платить приходилось, соответственно, вдвойне.

- Хочется отметить хорошую работу наших специалистов, - сказал в заключение Александр Брынцев, - Александра Маркова, Николая Екимова, Виктора Жукова, Виталия Шевченко, сотрудников службы технического развития. Этот проект от начала до конца - наше «ноу-хау», и мы, убежден, заслуженно гордимся, что одними из первых сориентировались и сумели перестроиться под новые требования времени и международных стандартов.

Оксана ЧЕРНЫШЕВА.



Танкер «Надежда».



Новости дочерних компаний

Летняя навигация начинается с ремонта

Зима в полном разгаре, но подготовка к летней навигации уже началась. В Северном речном пароходстве вовсю идет ремонт судов. К весенним работам должны быть готовы более 140 единиц самоходного и несамоходного флота.

«Где работаем, там и зимуем», - говорят в речном пароходстве. В этом году флот речников встал на отстой в семи пунктах: в районе Тюмени, Харасавъя, Яраяхи, Муроме. При таком географическом разбросе проводить ремонт судов непросто.

Но большая часть их традиционно находится в Лимендской базе обслуживания флота (БОФ). Ремонтные бригады появились там уже в конце минувшего года.

- На первое января было отремонтировано и сдано около 17 единиц флота, - рассказывает главный инженер СРП Николай Филиппев. - В затоне Лимендской БОФ, как и повсеместно, зима долго не наступала. До третьей декады декабря там льда не было совсем. Как толь-

ко ледовое покрытие стало прочным, на суда пришли ремонтники.

Основные ремонтные работы нужно завершить уже в марте. Вместе с береговыми рабочими на своих судах трудятся и экипажи. Большинство отгуляли отпуска, а вот с отгулами пришлось повременить. На Лимендской базе не хватает рабочих рук.

- Только береговыми подразделениями нам намеченный объем ремонта никак не выполнить. Специалисты БОФ больше работают в цехах либо заняты на судокорпусных работах. А внутрисудовые - в основном обязанность экипажа, - продолжает Николай Васильевич.

Не оставлены без внимания теплоходы класса «река-море». Большая их часть работает в разных регионах России, в том числе и за границей - от Эмиратов до Балтии. И почти всем в первом полугодии предстоит доковый ремонт, после которого суда вернутся на родину. В наступившем году им найдется ра-



На Лимендской базе кипит работа.

бота и в нашем северном регионе.

Модернизация флота для работы на морском побережье остается, как и в прошлые годы, приоритетом в технической политике предприятия и в 2009 году. Два буксира и шесть барж весной будут представлены Регистру в новом качестве. Несмотря на кризис, который коснулся сегодня каждого предприятия, ремонтные работы должны быть проведены качественно и в

срок. Такова установка службы судового хозяйства СРП.

Пароходство вынуждено брать на межнавигационный период кредит. Без этого ни материалы не приобрести, ни запчастей. К тому же и зарплату платить людям надо.

Зато уже сегодня можно утверждать, что весной суда Северного речного пароходства снова появятся на реке и на море.

Л. ЛЕОНОВА.

Полку капитанов прибыло

Капитанский корпус Северного морского пароходства пополнился новыми капитанами. Сразу два моряка были утверждены на правлении ОАО «СМП», которое состоялось 24 января, в должности капитана.

Новыми капитанами стали Вячеслав Федорович Трошин и Анатолий Владимирович Максимович. Начало трудовой биографии у них абсолютно одинаковое - оба после окончания мореходных училищ (Трошин - Ленинградского, а Максимович - Архангельского) стали работать матросами на судах Северного морского пароходства. И ступеньки роста у них одни - третий помощник капитана, второй и старший. И вот пришло время стать капитанами.

Скоро, после окончания очередного отпуска, новые командиры флота займут свои места на мостиках теплоходов.

Пресс-служба ОАО «СМП».

К 95-летию города-героя

Адреса строек и ремонтов

Совет депутатов Мурманска принял Комплексный план социально-экономического развития города на 2009-2011 годы. Этот документ стал настоящей народной программой - в его обсуждении приняли участие более 10 тысяч мурманчан.

Сделать наш город наиболее удобным для жизни - это было главной задачей, которую городские власти поставили перед разработчиками программы развития столицы Заполярья. Трехлетний план социально-экономического развития Мурманска - это, прежде всего, план конкретных дел. В нем не просто задекларировано «надо развивать сеть дошкольных учреждений», а точно указано, где будут открыты новые детские сады, не «продолжится ремонт дорог», а сообщается, сколько квадратных метров улиц и дворов приведут в порядок.

В документе обозначены конкретные адресастроек и ремонтов, указаны сроки окончания работ. План - это своего рода обязательства, которые власти города взяли на себя перед мурманчанами. И теперь горожане могут требовать от властей своевременного выполнения всех пунктов плана.

К 95-летию города, который



За три года в Мурманске отремонтируют все основные дороги.

будет отмечаться в 2011 году, в Мурманске откроются четыре медицинских центра, новое детское стоматологическое отделение и отделение ЛОР-патологии. Реконструкция ждет и городской травмопункт.

За три года предполагается отремонтировать все подъезды домов и 80 процентов мурманских дворов. В жилых домах поменяют старые трубы на полипропиленовые. Во дворах установят более 200 детских игровых площадок и 11 спортплощадок для детей и взрослых.

К 2011 году в Мурманске отремонтируют все основные дороги. Откроются новые троллейбусные маршруты, в том числе и в Восточном микрорайоне, а весь троллейбусный парк будет полностью обновлен. Изменит-

ся в областном центре и схема движения транспорта. На Кольском проспекте и проспекте Ленина заработает «зеленая волна», в Мурманске модернизируют перекрестки и появятся улицы с односторонним движением. Эти меры значительно снизят транспортную нагрузку, что позволит избавиться от пробок на дорогах.

- Мы уверены, что план трехлетнего развития Мурманска будет реализован, - считает мэр Мурманска Михаил Савченко. - Он четко сверен и продуман. А кризис? По моему мнению, он в головах тех, кто ищет оправдания своим просчетам и неудачам. Город уже разрабатывает свои антикризисные меры. При этом ни одна социальная программа не будет свернута.

Врач по вызову

Приезда новых специалистов ждут в городских поликлиниках

В поликлиниках Мурманска в ближайшее время должны исчезнуть очереди. Попасть на прием даже к «узким» специалистам можно будет без особых проблем. Ожидается, что в Мурманск приедут медики - опытные врачи и выпускники вузов - из других регионов страны.

Сегодня медицинские штаты муниципальных поликлиник укомплектованы менее чем на две трети. Лучше всего обстоят дела с участковыми врачами, за последние три года количество терапевтов выросло на 12 процентов, почти полностью укомплектованы штаты участковых педиатров, на четверть увеличилось в городе количество врачей общей практики.

Иная ситуация с невропатологами, эндокринологами, хирургами, окулистами и другими «узкими» специалистами. «Профильным» врачам приходится работать на полторы-две ставки. Но желающих попасть к ним так много, что на прием выстраиваются немалые очереди.

Но вскоре ситуация должна измениться. Мэр Мурманска подписал постановление, устанавливающее специальные выплаты медикам, которые приедут работать в поликлиники нашего города. Врачи со стажем не менее трех лет получают 250 тысяч рублей, а молодые специалисты после интернатуры - по 200 тысяч.



Теперь лаборант только берет пробы крови. Остальное за него делает умная техника.

Пособие будет выплачиваться в течение двух лет при условии постоянной работы в данном учреждении.

Кроме того, городские власти стараются обеспечить приезжих врачей жильем. Начиная с

2004 года работники здравоохранения получили 23 квартиры. В 2008 году завершился ремонт в двух общежитиях города, жилплощадь в которых в первую очередь предоставляется медикам.

К теме

Новая, европейского уровня, техника появилась в лабораторном центре поликлиники № 4, который находится на улице Лобова, 65.

С ее помощью проводят анализ крови по 52 параметрам. Исследование проводится в кратчайшие сроки. А его результаты можно передать по компьютерной сети в любой филиал поликлиники № 4. Весь процесс исследования автоматизирован и обеспечивает высокую точность. Уникальная техника лабораторного центра в будущем будет работать на весь Мурманск. Возможности современного оборудования позволяют проводить до 300 тысяч исследований в год.

В ближайшие три года в Мурманске будут открыты несколько межрайонных специализированных центров амбулаторной помощи. В медсанчасти «Севрыба» - урологический центр. В детской поликлинике №4 - центр амбулаторной хирургии, в детской поликлинике №1 - лечебно-профилактический центр для подростков, а в детской поликлинике №2 - бальнеологический центр для детей с нарушениями опорно-двигательной системы.

Наперекор кризису

Мэр Мурманска Михаил Савченко принял участие в состоявшемся в правительстве РФ совещании, где обсуждалось введение в стране системы антикризисных мер. Оказалось, что опыт Мурманска в этой области уникален.

Специалисты признают, что программы «Дешевый хлеб», «Дешевые овощи», «Дешевая рыба», «Дешевое молоко» - беспрецедентны. Их аналогов нет ни в одном другом регионе России. Только за два последних года благодаря этим программам мурманчане сэкономили на продуктах более 160 миллионов рублей. В 2008 году талоны по программе «Дешевая рыба» получили почти 50 тысяч жителей города. Мурманску удалось сохранить сеть муниципальных ветеранских магазинов, где продают недорогие хлеб, молоко, овощи и замороженную рыбопродукцию. А с недавних пор любой из мурманчан здесь может купить еще и свежую рыбу по социальной цене.

Мурманск признан одним из лучших городов России по оказанию социальной помощи населению. В этом деле мурманчане и сегодня остаются первыми. Недавно правительство РФ приняло постановление, предоставляющее пенсионерам, инвалидам и ветеранам право на бесплатную юридическую консультацию. А в Мурманске бесплатная юридическая служба действует уже несколько лет! Причем на ее помощь могут рассчитывать все мурманчане, попавшие в трудную жизненную ситуацию.

Обычно юристу за консультацию приходится платить минимум 300-500 рублей. Для пенсионеров, инвалидов, безработных это весьма существенная сумма. Только в 2008 году социальная юридическая служба позволила ее сэкономить двум тысячам мурманчанам.

Несмотря на то, что еще два года назад обязанности по социальной защите граждан были возложены на область, в Мурманске решили - нельзя уstraивать от проблем малообеспеченных. Уже три года действует у нас программа по дополнительной поддержке граждан, оказавшихся в сложной жизненной ситуации, детей из малоимущих семей, детей-сирот, инвалидов, неработающих пенсионеров. В бюджете 2009 года запланировано почти 16 миллионов рублей на дополнительную социальную поддержку жителей города. Но уже сейчас городские власти ищут возможность увеличить расходы на помощь мурманчанам.

Квартирный ответ

В Мурманске молодежи помогают купить жилье

В городской администрации идет прием документов от молодых семей, желающих получить муниципальную субсидию на покупку жилья в 2010 году.

Муниципальная целевая программа «Обеспечение жильем молодых семей» действует четвертый год. В 2006 году с ее помощью приобрели первое собственное жилье 9 семейных пар. Через год - уже 18. В прошлом году речь шла уже о четырех десятках участников программы. А в нынешнем, как ожидается, приобретут жилье по ипотеке с помощью города смогут уже сто молодых мурманских семей.

С началом финансового кризиса многие банки резко подняли процентные ставки по ипотеке. Но участникам молодежной программы это не грозит. Договор, который они заключили с банком, не предусматривает пересмотра ставок. А после того как в семье рождается ребенок, город предоставляет ей дополнительную пятипроцентную субсидию на погашение ипотеки. К слову, только в 2008 году у участников жилищной программы появилось 10 малышей.

У молодых мурманчан есть возможность включиться не только в городскую, но и в областную программу обеспечения жильем. Но у городской есть целый ряд преимуществ. Здесь не берутся во внимание доходы семей. Главное, чтобы они были признаны нуждающимися в улучшении жилищных условий.

А по областной программе субсидию на покупку квартиры могут получить только малоимущие семьи - с доходом ниже прожиточного минимума. Но таким заемщикам банки не слишком охотно предоставляют кредит.

Кроме того, в региональной программе размер субсидии рассчитывается исходя из утвержденного министерством регионального развития норматива стоимости квадратного метра жилья. А он заметно ниже рыночной цены. Поэтому вместо 40 - 45 процентов стоимости жилья на деле государство компенсирует лишь около 18 процентов. Тогда как муниципальная субсидия покрывает до трети стоимости квартиры. По сути, город предоставляет участникам программы деньги на первый взнос по ипотеке.

Заявки на участие в программе 2010 года можно подавать до 1 мая 2009 года с понедельника по четверг с 10.00 до 13.00 по адресу: г. Мурманск, проспект Ленина, 75, 3-й подъезд, 4-й этаж, кабинет 74.

Мурманска

Общественный призыв

Мурманчанам, состоящим на учете в центре занятости, предлагают заняться работами, которые оплачиваются за счет средств городского бюджета и муниципальных предприятий. Предполагается, что в 2009 году на общественных работах будут задействованы не менее 300 жителей города.

Во время массовых сокращений на предприятиях такая поддержка со стороны города особенно важна. По словам специалистов городского центра занятости, к 1 февраля 2009 года в Мурманске безработных оказалось на треть больше, чем год назад.

Правда, и сегодня многие рабочие места остаются вакантными. Предприятиям и организациям нужны дворники, почтальоны, водители, грузчики, уборщики производственных помещений, охранники, повара, медицинские сестры, слесари по ремонту автомобилей

и воспитатели. Но далеко не всем безработным подходят эти вакансии. А на пособие по безработице даже после его недавнего повышения прожить сложно.

Для того чтобы поддержать особо нуждающихся мурманчан, городские власти приняли решение трудоустроить их на временные общественные работы. По мнению специалистов, это позволит горожанам пережить временные трудности и заработать, пусть небольшие, но реальные деньги на жизнь.

Подобная «общественная» практика в Мурманске существует не один год. В первую очередь на такие работы направлялись мурманчане, оказавшиеся в трудной жизненной ситуации, или те, кто долго не мог трудоустроиться. Только в прошлом году 156 мурманских безработных трудились в военкомате во время призывной кампании, а еще 51 чело-

век занимался благоустройством и озеленением дворов и улиц.

Сейчас направлять на общественные работы будут всех желающих. На оплату их труда из городского бюджета в общей сложности выделяется один миллион рублей. Только в январе участниками программы уже стали 19 горожан. Каждый, кто занят на общественных работах, помимо зарплаты получит еще и ежемесячную материальную помощь - две тысячи рублей. А за некоторыми категориями граждан, состоящих на учете в центре занятости, сохраняется и право на пособие по безработице.

Основную часть «общественников» примут четыре организации: комплексный центр социального обслуживания молодежи, комитет по делам молодежи, объединение клубов по месту жительства «Подросток» и военный комиссариат города Мурманска.



В Мурманск поступила первая партия охлажденной мойвы.

Возвращение мойвы

На днях в рыбный порт доставили первую партию охлажденной мойвы. И всего через несколько часов она появилась на прилавках трех ветеранских магазинов. Здесь любой мурманчанин мог купить мойву по самой низкой в городе цене - 17 рублей 50 копеек.

За пять лет горожане успели соскучиться по этой небольшой, но вкусной рыбешке.

Мораторий на вылов мойвы был введен в 2004 году из-за резкого сокращения поголовья. Но уже весной 2008 года ученые ПИНРО обнаружили, что запасы этой рыбы в Баренцевом море восстановились, так что можно снова начинать ее промысел.

Городские власти к приему «большой» мойвы готовились давно. Несколько раз собирали руководителей торговых сетей, магазинов, рынков, представителей транспортных организаций. И в конце концов договорились по всем вопросам, в том числе и по ценовым.

Дорога первой партии мойвы от судового трюма до прилавка магазина была предельно короткой. В три часа ночи траулер с долгожданным грузом на борту подошел к причалу. Сразу же началось его таможенное оформление. После этого на борт поднялись ветеринары. Около шести часов утра мойва была уже на Мурманском рыбокомбинате. Здесь ее перегрузили в 15-литровые емкости и переложили льдом. Весь груз удалось рассортировать к полудню. Чуть более двух часов потребовалось на развозку по магазинам. После 15 часов мурманчане уже могли купить охлажденную мойву в торговых точках города.

Но покупатели к прилавкам пришли заранее. Желających полакомиться недорогой, пахнущей огурцами рыбкой собралось немало. Пока мурманчане ждали, когда мойву доставят в магазины, успели обменяться рецептами ее приготовления.

Двадцать пять тонн свежей рыбы жители города расхватили всего за один день. Теперь в городе ждут новую партию. Заместитель мэра Мурманска Владимир Штырхунов подчеркивает, что городские власти будут тщательно следить за тем, чтобы свежайшая, крупная и дешевая мойва регулярно поступала на прилавки мурманских магазинов.

Детсад на вырост

До 2011 года в областном центре откроются четыре новых детских сада

В городском комитете по образованию отмечают, что ежегодно количество малышей до трех лет увеличивается на пять процентов.

А всего за последние три года воспитанников детских садов стало больше на 1400 человек. Тем не менее в 2008 году места в детских садах Мурманска получили все, кто хотел. В 2009 году для малышей Первомайского округа откроется детсад на 140 мест. В этом здании на улице Щербакова, 24, тоже когда-то размещался садик. Потом, когда малышей стало заметно меньше, здание отдали детско-юношеской спортивной школе по единоборствам. Теперь борцы «переедут» в одну из близлежащих школ, а садик после капитального ремонта вновь распахнет двери для дошколят. В нем помимо обычных будут открыты специализированные группы для

детей с ограниченными возможностями здоровья.

Кроме того, в этом году в Мурманске откроется 9 новых групп. В 2010-м - еще 13, а в 2011 году - 10 групп и еще три садика: два в Ленинском округе и один в Первомайском. Также система дошкольного образования через три года пополнится четырьмя круглосуточными ясельными группами. Всего за 2009-2011 годы в детских садах появится 1825 дополнительных мест.

За последние годы в Мурманске удалось заметно улучшить жизнь самих садиков. Более 60 миллионов рублей было израсходовано на благоустройство территорий. У малышей вместо старых железных качелей и горок появились нарядные, разноцветные спортивно-игровые комплексы. Кроме того, везде установили заборы, чтобы оградить садики от непрошенных гостей.

Внутри дошкольные учреждения тоже основательно изменились. Появились новые мебель и игрушки. В целом расходы на оснащение дошкольных учреждений за два года увеличились почти в 4 раза.

Заметно улучшилось и качество питания в садиках. Еще год назад врачи Роспотребнадзора отмечали, что меню детей не соответствует нормативам - мало молочных продуктов, рыбы, овощей и фруктов. Сейчас мяса, молока, творога, рыбы и других продуктов дети получают столько, сколько положено. А овощей и фруктов даже больше нормы. Кроме того, действует «десятидневное меню». То есть одно блюдо не повторяется на столе дошколят чаще одного раза в две недели.

Город вложил в благополучие садиков немало денег. Но родительскую плату повышать пока не планируется.

Задание на дом

В столице Заполярья приступили к социальному строительству

В Мурманске заложен фундамент первого социального дома. Он возводится по так называемому вологодскому проекту, который хорошо зарекомендовал себя в Северодвинске, Вологодской и Пермской областях.

Новое яркое бело-красное

трехэтажное здание, без сомнения, украсит улицу Сполохи. Убедиться в этом мурманчане смогут уже через три-четыре месяца, когда дом будет «подведен под крышу». А на то, чтобы сдать его «под ключ» - со всеми отделочными работами и благоустройством двора, - тре-

буется около полугода.

Эти рекордные сроки обеспечивает каркасная технология строительства, которую в Мурманске при возведении жилых домов до сих пор практически не применяли. Хотя в той же Скандинавии каркасными зданиями застраиваются целые го-

рода. Быстрота возведения - не единственное преимущество вологодского проекта. Такие дома можно «ставить» на место старых двухэтажек, где уже подведены электричество, вода, тепло и канализация. Так что строительство станет сравнительно недорогим. Кроме того, в каркасных зданиях используются теплосберегающие технологии. Проще говоря, они способны зимой сохранять тепло, тогда как в самый жаркий летний день здесь будет прохладно.

В доме № 1 на улице Сполохи (такой адрес у новостройки) 27 квартир - семь однокомнатных, четырнадцать двухкомнатных и шесть трехкомнатных. Все они очень удобные - с кухнями от восьми до одиннадцати квадратных метров, с тринадцатиметровыми спальнями, а площадь гостиных - почти под двадцать метров. При этом новоселы получат жилье, где есть все - от сантехники до обоев на стенах. Одним словом, входи и живи!

Все квартиры в новом доме будут бесплатно предоставляться по договору социального найма. В первую очередь здесь могут справиться новоселы те мурманчане, которые сейчас живут в ветхих и аварийных двухэтажках. А еще - приглашенные из других регионов специалисты-медики, которых остро не хватает городским поликлиникам.

Дом на улице Сполохи - это первый для Мурманска опыт возведения социального жилья. Но, по мнению мэра Михаила Савченко, сегодня есть все основания считать, что он будет не последним. Если вологодский проект себя оправдает, такие каркасные дома можно будет возводить серийно, по два-три новых здания каждые полгода. Это позволит заметно продвинуть выполнение муниципальной программы расселения ветхих и аварийных домов.

Подготовил
Андрей САМОЙЛОВ.



Так будет выглядеть первый социальный дом в Мурманске.



Забросит рыбак невод... в 2009 году

В январе в Полярном институте рыбного хозяйства и океанографии состоялось первое в 2009 году заседание ученого совета. Ученые подвели итоги работы рыбопромыслового флота Северного бассейна в зонах ответственности ПИНРО за 2008 год, проанализировали достоинства и недостатки промысла отдельных объектов в разных морских районах. А также представили прогноз объемов общедопустимых уловов (ОДУ) и возможного вылова в 2010 году в морских водах Северной Атлантики тех биоресурсов, которые не квотируются.

На вопросы редакции «Арктической звезды» ответил один из докладчиков, заместитель директора ПИНРО по научной работе Юрий ЛЕПЕСЕВИЧ.

- Юрий Михайлович, расскажите, пожалуйста, о работе нашего рыбопромыслового флота в минувшем году. Вы довольны его результатами? Рыбопромышленники в полной мере воспользовались рекомендациями ученых?

- Я думал, что ниже уровня добычи, отмеченной в 2007 году, опуститься нельзя. Общий вылов тогда составил 817 тысяч тонн. Оказывается, можно - в 2008 году мы опустились до отметки 799 тысяч тонн. Факторы, оказавшие влияние на снижение вылова в прошлом году, это, во-первых, неполная реализация квоты путассу - 90 процентов, недолов составил 25 тысяч тонн. Сейчас, по договоренности с норвежскими властями, реализовывать российскую квоту путассу можно и в открытой части Норвежского моря. Так что, я думаю, рыбопромышленники могли бы ее реализовать. Кстати, недоловили свои квоты не все компании, и почему рыбаки не смогли это сделать - вопрос к ним.

На сайте российские рыбаки сработали плохо, что объясняется низкой рентабельностью промысла. Вылов составил 8 тысяч тонн при ОДУ 60 тысяч. Даже камчатский краб - высоколиквидный объект, на котором сложно сработать в минус, у нас недоловлен. ОДУ реализован только на 75 процентов. Возможно, это произошло из-за снижения цен по причине перенасыщения рынка, в чем, естественно, не заинтересованы наши рыбаки.

Не исключено, что по этой же причине в 2009 году будет недолов так называемой белой рыбы - трески и пикши, ведь цены на нее как на западном, так и на отечественном рынке снижаются. Что же касается продовольственной безопасности страны, то, естественно, российское правительство заинтересовано в увеличении поставок рыбы на внутренний рынок по не очень высоким ценам.

- Во время своего визита в Мурманск в нынешнем январе председатель Федерального агентства по рыболовству России Андрей Крайний говорил о том, что финансовый и экономический кризис пойдет на пользу рыбной отрасли. Она оздоровится и по результатам промысла в текущем году продемонстрирует успехи. Вы с ним согласны?

- Финансовый и экономичес-

кий кризис может повлиять негативно на реализацию не только российской, но и норвежской тресковой квоты. А треска, как известно, самый ликвидный объект. Но все же положительный момент для рыбной отрасли в это нелегкое время есть - снизились цены на топливо, которое составляет значительную часть в общих затратах компаний. Но одновременно снижаются цены и на рыбопродукцию. Скорее всего, такая тенденция будет проявляться и дальше. Позднее можно подсчитать, каков будет суммарный эффект всех факторов промысла. Поживем - увидим и сделаем выводы, как кризис отразился на работе рыбопромыслового флота.

- А что Вы можете сказать по прогнозу промысла в нынешнем году?

- Хочу обратить внимание, в 2009 году принципиально изменилась система регулирования рыболовства в России, в частности, в Баренцевом море. Приказ Росрыболовства №219 установил новый перечень видов рыб, на которые устанавливаются общие допустимые уловы. Теперь промысел подавляющего большинства биоресурсов будет регулироваться только техническими мерами, то есть - разрешенной величиной прилова, орудиями лова, сроками и районами промысловых работ. Раньше для всех видов рыб ПИНРО готовил прогноз ОДУ, который в значительной мере сдерживал вылов некоторых биоресурсов, потому что превысить его было нельзя. Сейчас этот искусственный барьер снят. Данная мера направлена на увеличение вылова российского вылова. Ученые Полярного института боролись за ее введение три года. С 2010 года величина вылова неквотируемых видов будет зависеть только от желания, производственных мощностей судовладельцев и конъюнктуры промысла.

На текущий год ПИНРО прогнозирует вылов как минимум в 900 тысяч тонн, что на 100 тысяч тонн больше, чем было получено в 2008 году, хотя сырьевая база позволяет выловить в районах Северной Атлантики около 1 миллиона 100 тысяч тонн биоресурсов. Однако уже сейчас можно говорить, что достичь максимального вылова не удастся, так как промысел многих объектов является нерентабельным, да и производ-



Юрий Лепесевич.

ственные мощности нашего флота не безграничны.

Промысел на севере определяет не так много объектов. В Баренцевом море это треска, пикша, сайка, мойва. В Норвежском море - скумбрия, путассу, сельдь. И окунь морзя Ирмингера, российская квота которого в 2009 году будет, возможно, определена в феврале. На перечисленные биоресурсы приходится 95 процентов вылова. То есть, 8 объектов определяют промысел в Северо-Восточной Атлантике, и только по шести из них (треска, пикша, мойва, сельдь, путассу, скумбрия) уже установленные в 2009 году квоты составляют 890 тысяч тонн. Еще не подсчитаны многочисленные приловы при промысле в Баренцевом море и сайка, вылов которой не регулируется.

- Не хотите подробнее остановиться на промысле мойвы? Как-никак ее не ловили с 2003 года по причине моратория из-за сокращения запасов, и выделенный сегодня объем квот - велик.

- Промыслу мойвы мы уделяем большое значение. На страничке сайта ПИНРО даже создан подраздел, посвященный предстоящей мойвенной путине. Он будет содержать постоянно обновляемую информацию: где, когда и в какие сроки мы ожидаем формирования скоплений мойвы. То же самое, включая биологические данные, ПИНРО будет выдавать и по норвежскому промыслу. С картинками и текстовой частью.

- Запланировано научное сопровождение промысла? Как известно, из-за недавних поправок в закон о рыболовстве у ПИНРО с этим получается проблема.

- Третьего февраля два судна Полярного института - «Вильнюс» и «Фритюф Нансен» - отправятся на траловую акустическую съемку нерестового запаса мойвы и съемку донных рыб. Да, научные исследования осложнены так и не решенной проблемой требования ликвидации рыбы, выловленной по научной квоте. Этого требует, как Вы верно заметили, одна из поправок, внесенная в закон о рыболовстве в конце прошлого года. Мы направили 14 писем в самые разные организации всех уровней с просьбой внять здравому смыслу и отменить эту поправку хотя бы для

работы российских ученых в зонах иностранных государств и в иных морских районах по межправительственным соглашениям. Ведь они входят в противоречие с нормами международного права. Да и с отдельными российскими нормативно-правовыми актами тоже. Из-за этого абсурдного корректива наши дальневосточные коллеги не выходят в море для проведения научных исследований, ожидая исправления, как мы считаем, досадной ошибки.

Инициатором этой поправки, напомним, выступил комитет по природным ресурсам, природопользованию и экологии Госдумы. Возможно, мотивацией ее внесения в закон о рыболовстве послужило увеличение бюджетного финансирования отраслевых научных учреждений, которое явилось очень своевременной и нужной мерой. Однако непонятно, зачем было бросаться в такую крайность, как уничтожение выловленных биоресурсов.

Во-первых, выделенное финансирование все равно не покрывает в полной мере затраты институтов, в первую очередь, экспедиционные. Только стоимость одних судосудок в море составляет около 350 тысяч рублей, не говоря уже о других затратах. А во-вторых, как можно уничтожить выделенные для проведения нами научных исследований 4 тысячи тонн черного палтуса? Это не имеет никакого морального оправдания, ни у моряков, ни у сотрудников института рука на это не поднимется. Та же история и с другими ценными видами рыб, которые неизбежно прилавливаются в ходе осуществления морских ресурсных исследований. У нас осталось 5 дней, для того чтобы найти выход из положения. Самое простое - не выходить в море. Но есть госконтракт, в соответствии с которым ПИНРО обязан провести в 2009 году оценку водных биоресурсов и получить данные для защиты интересов российских рыбаков в международных комиссиях.

- На ученом совете был спрогнозирован улов и на 2010 год. Поделитесь информацией?

- В 2010 году, в связи с изменением нормативно-правовой базы, мы прогнозируем общедопустимые уловы по малому количеству объектов, преимущественно международного права, и возможный отечествен-

ный вылов по всем остальным объектам промысла. Это осталось условием государственно-го контракта Полярного института. Раньше мы прогнозировали только ОДУ по всем объектам. Теперь - ОДУ по их малой части и экспертную оценку возможного российского вылова остальных неквотируемых объектов с учетом текущего состояния их запасов.

В 2010 году, по нашему мнению, общий объем российских квот по тем же наиболее важным шести объектам (треска, пикша, мойва, сельдь, путассу, скумбрия) увеличится еще на 100 тысяч тонн. По треске, пикше и мойве отмечаются очень хорошие темпы развития запасов. Их биомасса увеличивается очень существенно. Российская квота трески и пикши вырастет соответственно на 10 и 25 процентов как минимум. По треске она может составить, самое меньшее, 255 тысяч тонн, по пикше - 115 тысяч тонн. Появились три урожайных поколения мойвы, увеличивается ее запас, и, на наш взгляд, ОДУ мойвы в 2010 году тоже будет увеличен и может достичь 700 тысяч тонн. Российская квота - порядка 280 тысяч тонн. Однако на величину ОДУ мойвы могут сильно повлиять результаты специального заседания, которое состоится в сентябре 2009 году и на котором будут рассматриваться текущие биологические ориентиры управления этим запасом.

Сельдь и скумбрия находятся в хорошем, стабильном состоянии, на уровне выше среднего. Ожидается незначительное снижение ОДУ сельди из-за низкой численности ее последних поколений, российской квота может составить примерно 185 тысяч тонн. По скумбрии ожидается возможность вылова порядка 42 тысяч тонн суммарно.

Не очень удачно складывается ситуация с путассу. С 2002 года никто не видит роста ее промыслового и нерестового запаса. В краткосрочной и даже среднесрочной перспективе мы не видим никаких предпосылок к тому, что запас будет увеличиваться. В 2010 году ожидаем дальнейшее снижение ОДУ путассу примерно до 250 тысяч тонн. При таком раскладе суммарная российская квота не превысит 100 тысяч тонн.

И тем не менее есть все основания полагать, что российский вылов в будущем году превысит 1 миллион тонн. Биологические основания для этого есть, а уж как там повлияет экономика промысла и экономический кризис на реальные результаты российского рыболовства, и не только российского, - неизвестно.

Светлана КУЗНЕЦОВА.
Фото из архива редакции.



Рыбный порт готов к приему «большой» рыбы.



Вспомним моряков поименно

Антонов Виктор Васильевич (1936 – 2001)



В 1955г. окончил Архангельское мореходное училище по специальности «судовождение». В 1956г. поступил на работу в Мурманское государственное арктическое пароходство на должность третьего помощника капитана парохода «Вологда». Третьим помощником работал до 1959 г. на судах «Художник Крайнев», «Туринск». С 1959 по 1964 гг. - второй, старший помощник капитана парохода «Художник Крайнев», дизель-электрохода «Обь». В 1964г. был переведен на работу в отдел кадров пароходства, а в 1967г. вернулся в плавсостав. Ходил старшим штурманом на теплоходах «Ковдор», «Северодвинск», «Нина Куковерова». В 1972 г. заочно окончил судоводительский факультет ЛВИМУ имени адм. С.О. Макарова. С 1974 г. - капитан дизель-электрохода «Ангартэс», теплоходов «Юта Бондаровская», «Шура Кобер», «Галля Комлева», «Вася Коробко», «Оленегорск». Обладая большим опытом работы в Арктике и на канадско-европейской линии. С 1978 г. - капитан теплохода «Толя Комар». В 1981г. награжден нагрудным знаком «За безаварийную работу» (в течение 5 лет), в 1986 г. - этим же знаком (в течение 10 лет). В 1992 г. перешел на работу в фирму «Поляр Чарт».

Награжден грамотой министра морского флота СССР.

Николаев Вениамин Петрович (1929 – 2001)



В 1954г. окончил судоводительский факультет Высшего Арктического морского училища имени адмирала С.О. Макарова. После окончания училища был направлен на работу в Мурманское морское пароходство, где ходил четвертым помощником капитана на пароходе «Сталинабад». С 1954 по 1956гг. - третий помощник капитана пароходов «Вологда», «Ржев», с 1956 по 1960гг. - второй помощник капитана дизель-электроходов «Волховгэс», «Индигоирка», пароходов «Зоя Космодемьянская», «Александр Суворов», а затем до 1967г. - старший помощник капитана теплоходов «Полярный», «Чулымлес», «Оленегорск». С 1967г. - капитан судов Мурманского морского пароходства. Работал на теплоходах «Оленегорск», «Дорогобуж», «Юта Бондаровская», «Леонид Леонидов», «Зареченск», «Толя Комар» и др. Имел большой опыт безаварийной работы в условиях арктического плавания и на канадской линии. С 1974 по 1985гг. - капитан теплохода «Саша Ковалев».

Неоднократно поощрялся руководством пароходства за хорошие производственно-финансовые результаты работы судна.

Юшкевич Алексей Михайлович (1916 – 1996)



В 1934г. поступил в Мурманский морской техникум рыбной промышленности, но в связи с материальными трудностями ушел из техникума и поступил на работу в электрогруппу Мурманского торгового порта в должности технического контролера по электрооборудованию.

В 1935г. перешел работать на судоремонтный завод Балтийского пароходства в г. Мурманске (позже судоремонтный завод Министерства морского флота). Трудился в должности бригадира электриков - с 1935 по 1938гг., мастера электроцеха - с 1938 по 1941 г., начальника электроцеха - с 1941 по 1946гг., освобожденного секретаря партийного бюро - с 1946 по 1947гг. В 1947г. поступил на работу в Мурманское государственное морское пароходство. Окончил два курса Мурманского морского техникума и в 1948г. в Мурманской Государственной квалификационной комиссии сдал экстерном экзамен на звание электромеханика второго разряда. С 1947 по 1960гг. - инженер-электрик, старший инженер, старший групповой механик механико-судовой службы, старший электромеханик группы наблюдения на судоремонтном заводе Мурманского пароходства. Одновременно - руководитель электрогруппы службы судового хозяйства. С 1960г. - механик-наставник по электрооборудованию судов. Активно занимался разработкой и совершенствованием технической эксплуатации и ремонта сложнейшего энергетического оборудования дизель-электрических судов, что способствовало улучшению их эксплуатационных характеристик.

Награжден орденами Красной Звезды (1946), Трудового Красного Знамени (1955), медалями «За боевые заслуги» (1942), «За оборону Советского Заполярья», «За доблестный труд в Отечественной войне» (1945), «За трудовую доблесть» (1952) и др.



Архив – царство документов

Очередное занятие Мурманской городской общественной организации «Ассоциация исследователей Арктики» состоялось не в музее истории парокходства, как обычно, а в хранилищах Мурманского областного государственного архива. Выездное занятие стало возможным благодаря усилиям членов организации Анастасии Матвеевой и Дмитрия Ермолаева - сотрудников уникального хранилища документов и руководителя архива Натальи Николаевны Галактионовой.

Прежде чем познакомить собравшихся с условиями хранения поступающих в архив дел, начальник отдела научной информации и публикаций архивных документов Анастасия Матвеева рассказала о том, что архив - это самостоятельное учреждение в области, хранящее материалы, а также совокупность документов, образовавшихся в результате деятельности учреждений, предприятий или отдельных личностей. Кроме областного архива на предприятиях города Мурманска работают ведомственные архивы, в которых хранятся документы о работе данных предприятий и личные дела работников. В обязанности архивов вменено не только хранение документов, но и выдача справок о трудовом стаже, зарплате и др. Архив изучает и издает исторические документы. Анастасия

Александровна познакомил присутствующих с путеводителями, описями, обзорами, с другими справочными изданиями, подготовленными архивистами в помощь исследователям, ответила на множество вопросов.

Работа сотрудников архива требует большого напряжения, внимательности и, конечно, знаний. Оформить документ, обеспечить его хранение в определенном фонде, чтобы будущие поколения при необходимости могли познакомиться с ним, - это целая и очень непростая наука, ведь в областном архиве хранится более 804 тысяч дел.

В последние годы, в связи с тем, что идет ликвидация предприятий, в госархив поступает огромное количество документов, которые необходимо подготовить к хранению на многие десятилетия. Ведь бумага - хрупкий материал,

она сохнет, ломается, желтеет, при неправильном хранении в ней заводятся бактерии, способные испортить документ. Архив - это царство дел, в котором правит «его величество» - Документ. И сотрудники архива делают все от них зависящее, чтобы жизнь у него была долгой. Для этого в хранилищах поддерживается определенная температура, влажность и обязательно чистота. В помещениях, предназначенных для хранения, всегда полумрак, чтобы свет не портил бумагу, а работники входят в хранилища только в специальной обуви.

Елена Васильевна Распопова, начальник отдела обеспечения сохранности документов, показала исследователям гордость архива - хранилище, оборудованное современными стеллажами, которые двигаются от легкого прикосновения руки к рычажку. К сожалению, пока не все помещения имеют такое оборудование.

Затем перед исследователями Арктики с очень интересным сообщением об истории установления границы между Россией и соседними Норвегией и Финляндией выступил сотрудник архива Дмитрий Ермолаев.

Валентина КАРЕПОВА.



14 февраля - День святого Валентина

Православная церковь - за День влюбленных!

14 февраля - День всех влюбленных. И хотя праздник этот пришел к нам совсем недавно, можно уверенно сказать, что в России он не только прижился, но и полюбился. Однако бурно ведутся споры о том, одобряет ли Русская православная церковь этот День.

Вот что говорит на этот счет Димитрий (Першин) из Московской патриархии.

- Любовь - дыхание Божие в человеческом сердце, и влюбленность - одно из его проявлений, - объяснил иеромонах Димитрий. - Ранее некоторые православные радикалы отрицали День святого Валентина, ссылаясь на то, что этим праздником пропагандируется безнравственность, пошлость, секс. Но ведь Бог благословляет на любовь, зачатие, создание семьи. Первый человек, которого Бог

благословил на это, был Адам: «плодитесь и размножайтесь, и наполняйте землю, и облажайте ее» (Быт 1:28).

Нет ничего страшного в том, что наши дети посылают друг другу валентинки. Важно помнить, что у этого праздника христианские корни. По преданию церкви, епископ Валентин Интерамнский привел ко Христу языческую молодежь, за что и был убит в 258 году вместе с учениками. Не все знают, что английский писатель Джеффри Чосер описал, как в Средние века во Франции и Англии люди стали просить святого Валентина помочь им в семейном счастье и любви. Потом день памяти о Валентине превратился в молодежный праздник 14 февраля.

Русская церковь празднует память святого Валентина 12 августа. А 14 февраля - дата, которую как День влюбленных удачно раскрутили на Западе. Там решили создать

праздник, который бы помог молодым людям признаваться в своих чувствах. Послать валентинку - это простой способ признаться в любви.

А в православных праздниках есть и такие дни, как праздник семейной верности Петра и Февронии Муромских (8 июля), и День беременных (29 августа), приуроченный ко дню празднования Феодоровской Чудотворной иконы Пресвятой Богородицы - Покровительницы семьи, детей и молодежи, и День свадьбы, или праздник Покрова (14 октября), с которого традиционно начинали играть свадьбы, и День ребенка (4 декабря) - день введения во храм Пресвятой Богородицы, согласно церковному преданию, родители Девы Марии, молясь о рождении ребенка, дали обет посвятить его служению Богу.

По материалам инф. агентств.



Капитаны «Ермака»

О создателе первого в мире полярного ледокола «Ермак», построенного 110 лет назад, адмирале С.О. Макарове написано множество книг. С этим именем связано формирование лучших традиций морского флота России. 65 лет активно работал ледокол, умножая славу своего создателя. Секрет долголетия ледокола, как считают специалисты, заключался в его грамотной эксплуатации, в заботе моряков о судне, его системах. Это неоспоримо, как и то, что на мостик «Ермака» за долгие годы его работы поднимались и вели ледокол на штурм полярных льдов знаменитые капитаны.

Летом 1898 года на постройку ледокола выехал в Ньюкасл первый капитан «Ермака» Михаил Петрович Васильев, образованный моряк и хороший командир. Спуск ледокола на воду состоялся 17 октября 1898 года. В кают-компанию ледокола весь период его эксплуатации висела большая фотография, запечатлевшая торжественный момент его «крещения». Крестной матерью ледокола стала Мария Николаевна Васильева, жена капитана.

19 февраля (3 марта по новому стилю) на «Ермаке» был поднят Российский флаг. И в первых арктических плаваниях ледоколом командовал М. Васильев. Его профессионализм высоко ценил С. Макаров. Адмирал и капитан были единомышленниками. После окончания Морского корпуса Васильев служил на фрегате «Минин», на клипере «Абрек», канонерской лодке «Морж» и корвете «Витязь». В Беринговом, Охотском и Японском морях производил гидрографические работы и описывал берега Дальнего Востока. Его именем названы острова в Карском и Японском морях. С началом русско-японской войны Михаил Петрович был направлен в Порт-Артур, где служил при штабе С.О. Макарова флаг-офицером. Погиб он одновременно с адмиралом на броненосце «Петропавловск».

После Васильева на капитанский мостик «Ермака» поднялся Николай Николаевич Коломейцов, известный исследователь Арктики, участник последней экспедиции Толля, которая отправлялась на поиски Земли Санникова. Это под его руководством в 1900-1902 году «Заря» совершила переход из Петербурга в Карское море. Всего два года командовал ледоколом Коломейцов, затем он участвовал в русско-японской войне, в Цусимском сражении. Николай Николаевич работал в комиссии по организации исследований Северного морского пути на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач», командовал броненосцем «Слава». В 1914 г. был назначен начальником бригады крейсеров Балтийского флота, руководил Чудской озерной флотилией. В 1917 году этот замечательный моряк был арестован, затем бежал в Финляндию. В годы Гражданской войны командовал отрядом судов на Черном море.

В 1920 г. эмигрировал во Францию.

В 1904 году в командование «Ермаком» вступил капитан Рудольф Карлович Фельман. Несмотря на плохое техническое состояние, ледокол был включен в состав эскадры, уходящей на Дальний Восток. Ему поручалась роль угольного транспорта. Капитан неоднократно докладывал о неисправности дейдвудных валов. Но участие в походе не отменялось. На пятые сутки похода отказала кормовая машина. Ледокол остановился. С флагманского броненосца что-то сигнализировали, но невозможно было разобрать значение флагов, и капитан на шлюпке выехал на флагманский корабль. Внезапно раздались оружейные выстрелы. Разгневанный адмирал Рожественский — начальник Главного морского штаба приказал открыть огонь по «Ермаку», предполагая намеренное неисполнение приказа. Фельмана обвинили в неумении управлять судном и в злом подчинении. «Ермак» был возвращен в Либаву, и это спасло ледокол от верной гибели в Цусимском проливе.

На смену Фельману был направлен капитан Гасабов, который не принял революцию и в эстонском порту Таллин покинул судно. Командование принял штурман Тульский, работавший на ледоколе со дня его постройки. На «Ермаке» крепла дисциплина, восстанавливались хорошие традиции, подбиралась опытная команда. О ледовых победах «Ермака» стало известно за границей.

С 1911 по 1928 год командиром ледокола был Владимир Дмитриевич Селенинов, уроженец города Архангельска. Данных о его деятельности в нашем архиве, к сожалению, нет. Известно, что умер он 4 июля 1928 года в собственной квартире.

Осенью 1928 года в командование ледоколом вступил Павел Акимович Пономарев. Ему едва исполнилось 30 лет. Коренной помор, уроженец Онежской губернии с детства был связан с морем. Он только что возвратился из исторического похода на «Красине» по спасению экспедиции Нобиле. Необычайно сильные морозы сковали в тот год все Балтийское море. Морская торговля Германии была парализована. Сотни судов были зажаты льдами. Гамбург-



Михаил Петрович Васильев, первый капитан «Ермака».



Павел Акимович Пономарев.



Михаил Яковлевич Сорокин.

ский синдикат судовладельцев обратился к советскому правительству за помощью, прося направить на спасение судов «Ермак». За ту зиму было спасено более 500 судов.

Немцы уплатили за аренду ледокола около миллиона марок. Германская пресса называла деятельность экипажа подвигом, а капитану присвоили почетное звание «ледового аса».

«Капитан «Ермака» творит чудеса», — утверждали спасенные моряки, подчеркивая, что околка льда производилась в 2-3 метрах от их борта. Капитан при этом не допустил ни единого столкновения или навала. Павел Акимович стал популярным персонажем хроник, репортеры отмечали, что капитан свободно говорит на трех языках, рассуждал о высоком мастерстве ледовой проводки, и все эти восторженные отзывы звучали в адрес человека, едва успевшего стать капитаном.

Ледокол «Ермак» и атомоход «Ленин» — первое и последнее суда, которыми командовал Пономарев. Ему было 63 года, когда его назначили капитаном первого в мире ледокола с атомной энергетической установкой. На седьмом десятке лет осваивать новую технику не просто. Но он успешно сдал экзамен на управление ею, активно вмешивался в строительство ледокола. По его инициативе была изменена форма надстройки, система компоновки грузовых устройств и т.д. Навигация 1960 года стала последним рейсом для капитана. Судно прокладывало курс не по разводам, Пономарев искал сплоченные торосистые льды.

«Ленин» выдержал эксперимент. В той навигации капитан провел через пролив Вилькицкого 38 речных судов.

Пономарев не признавал закрытой рубки и управлял атомоходом с ходового мостика. Врачи не раз предупреждали, что при его полиартрите мерзнуть нельзя. Но он иначе не мог. Стоял на морозе по 4 часа. Последнее плавание продолжалось сто дней, а это значит, что капитан провел на открытом воздухе не менее 800 часов.

Вахты на морозе подорвали здоровье капитана, и в 1970 году его не стало. Мурманчане высоко оценили вклад Павла Пономарева в освоение Арктики, назвав одну из улиц города его именем.

В декабре 1934 года в командование «Ермаком» вступил В.И. Воронин. Вся страна знала Владимира Ивановича. Он плавал на парусных судах в Белом море, участвовал в первых Карских экспедициях, командовал зверобойными судами, совершил немало смелых походов в высокие широты Арктики. С его именем связано плавание «А.Сибирякова», прошедшего в 1932 году в одну навигацию Северным морским путем с запада на восток, экспедиция на пароходе «Челюскин». Под его командованием ледокол принял участие в спасении четверки папанинцев.

В 1938 году Воронин был направлен на новый ледокол «И.Сталин», и на мостик «Ермака» поднялся Михаил Яковлевич Сорокин. Это был отличный, высокообразованный капитан с огромным практическим опытом. Участник Цусимского сражения. Он возглавлял

проводку судов в первых Ленских экспедициях и хорошо знал Арктику. Все годы своей работы Сорокин пользовался исключительной любовью и уважением всего экипажа как гуманный и взыскательный командир, сочетавший заботу о людях с требовательностью и умением организовать команду. В этом году экипаж «Ермака» выполнил труднейшую задачу по выводу из дрейфа зимовавших в Арктике ледокольных судов «Садко» и «Малыгин». Во время похода к «Седову» была достигнута рекордная широта 83 градуса 5 сек. До полюса оставалось всего 415 миль. Ни один корабль в свободном плавании не достигал раньше таких широт.

Великая Отечественная война застала «Ермак» в Ленинградском порту. Весь экипаж был мобилизован. Под огнем немецких батарей ледокол совершал опасные рейсы, поддерживая связь с передовыми позициями. 23 сентября 1941 года «Ермак» стоял в Кронштадте на Большом рейде. 36 самолетов избрали его своей мишенью. На мостике командовал Сорокин. Он уверенно маневрировал ледоколом, уклоняясь от попаданий. Искусство и хладнокровие старого капитана спасли ледокол — ни одна бомба не попала на судно. После боя капитан спустился отдышаться, и только на следующий день ермаковцы узнали, что вчерашний налет не прошел бесследно. Михаил Яковлевич лишился слуха — барабанные перепонки не выдержали оглушительного грохота боя.

(Окончание в следующем номере.)

Валентина КАРЕПОВА.



Сокращаются объемы перевозок

В 2008 году предприятия-ми транспорта Мурманской области перевезено 37,3 млн. тонн грузов, что на 7% меньше, чем в 2007 году. Как сообщает ИА «Регнум» со ссылкой на пресс-службу областного минэкономразвития.

Снижение обусловлено в основном сокращением на 9,2% объемов перевозок грузов железнодорожным транспортом, в том числе морским - на 3,4% за счет растущей доли тайм-чартерных перевозок.

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом вырос на 1,5% к 2007 году.

Арктика освобождается ото льда?

К концу XXI века Арктика летом может полностью освобождаться ото льда. Такую возможность не исключает директор Главной геофизической обсерватории имени А.И. Воейкова Владимир Катцов, озвучив ее вчера на пресс-конференции в ИТАР-ТАСС.

Уже в этом веке таяние арктических льдов может стать необратимым, а Россию эти явления затронут больше других стран из-за ее географической протяженности и наличия большого количества разных климатических поясов, сказал эксперт.

При этом, продолжил Владимир Катцов, «ряд ученых считают, что таяние льдов может идти намного быстрее, и полное освобождение Арктики ото льда может произойти уже в середине 2020-х годов. Уже сейчас мы наблюдаем серьезное снижение площади льда в северном полушарии и в Арктике».

При этом последствия глобального потепления будут как позитивные, так и негативные. С одной стороны, пояснил ученый, таяние льдов в Арктике существенно упростит доступ к шельфовым месторождениям углеводородов и сделает их разработку в разы дешевле, с другой - такие серьезные климатические изменения несут угрозу природной системе Севера. В частности, пострадают белые медведи, популяция которых уже сегодня стремительно сокращается.



Последняя льдина?



И сошел старик с корабля
Неохотно,
как с пьедестала.
Ни винта у него,
ни руля
не стало.

Владимир СЕМЁНОВ,
моряк, поэт, прозаик.

Занять должность старшего механика ох как не просто! Особенно, имея заочное образование. Сколько лет, сил, здоровья, нервов пришлось положить для этого Ивану Матвееву?! Ведь начинал еще машинистом паровой машины, да на старых, изношенных пароходах. Со временем пришлось переучиваться на дизелиста, причем без отрыва от родимого машинного отделения. На алтарь Победы пожертвовал и личную жизнь! А что же в активе, кроме вершины карьеры? Огромный практический опыт, а вот в пассиве - упущенные радости жизни и... подпорченный характер. Поэтому с иронией и плохо скрываемой завистью Иван Спиридонович относился к молодым, здоровым и румяным выпускникам морских училищ, обладателям красивых дипломов инженеров-судомехаников...

Понятно, что и свое субъективное мнение о старшем механике складывалось у подчиненных. Особенно горячился второй механик рудовоза «Доброполье» Илья Левандовский:

- Пора бы «деду» (старший механик) на покой, растратил Спиридоныч свой жизненный потенциал, - жаловался он электромеханику Паше Пурге. Илья полагал, что в свои тридцать два года ему пора переселиться в каюту старшего механика.

Иван Спиридонович, конечно, улавливал настроение второго механика, но виду не подавал, а рассуждал так: «Пока медики выпускают в море, спешить на берег ни к чему, пропаду без дела...».

Чем продолжительней они работали на одном судне, тем больше манеры Матвеева раздражали Левандовского. «Сидит в каюте, как сыч, с утра до вечера. Окружил себя документацией и делает вид, что очень занят. А этот неизменный мундштук с «термоядерной» сигаретой «Памир»? Накурил, что едва просматривается в помещении. Поразительно, как не страдает до сих пор геморроем, запорами и повышенным кровяным давлением», - удивлялся второй механик.

В силу своей молодости, здоровья и бившей через край энергии Илья никак не мог или не желал понять, что Иван Спиридонович посвятил жизнь паровым машинам, а затем - дизелям. И не было в ней места всяким посторонним делам и увлечениям. Удивительно, но Спиридоныч разучился даже выпивать, ибо все его помыслы направлены на моточистки, ремонты и очередные предъявления хозяйства строгому морскому Регистру.

Производственный фанатизм механика, разумеется, отразился на семейной жизни. Остался Иван Спиридонович без домашнего очага, два брака были неудачными, не ждали его на берегу. Не встретил моряк под-

Ему и на земле быть недосуг

ругу, которая сидела бы у окошка, словно Василиса Прекрасная, и ждала Иванушку по полтора-два года. Именно столько не ходил Матвеев в отпуск, боясь надолго оторваться от дизелей, насосов и прочего железа. Ему казалось, что все остановится и замрет, стоит задержаться на берегу. Матвеев задышался даже лесным озоном на Вологодчине, в редкие дни отгула выходных дней, когда кадровики отправляли его в приказном порядке. Без пропигнанного топливом и маслом

ридона Силантьевича. Хозяин коснулся временной электропроводки, которую сам же и проложил. Смертельную «шутку» устроила буренка, сжевав вместе с сеном волокнистую изоляцию проводов. Так что, если случались неисправности в электрическом «департаменте» теплохода, стармех вызывал электромеханика Пургу и неизменно повторял, как заклинание:

- Павел Иванович, сделайте, как было...

В минуты досуга электромеханик Пурга пил кофе в каюте Левандовского, когда тот в очередной раз «заводил свою пластинку»:



В родном порту у причала.

воздуха машинного отделения жизнь на берегу - не мила. Будучи в своем деревянном домике на опушке леса, он со страхом просыпался по ночам - почему стоит главный двигатель и не постукивает дизель-генератор?!

Однако, как ни напрягайся и ни насилуй природу, годы брали свое. С возрастом Иван Спиридонович стал реже спускаться в машинное отделение, возложив практические дела на второго механика. Нормальную работу главного двигателя можно было определить и на слух, из каюты. Привязанность к профессии Матвеев перенес на теоретические, пространственные рассуждения о значимости механической службы и многочисленные указания подчиненным механикам. Даже во время приема пищи в кают-компаниях, когда не принято и даже неприлично говорить о работе, стармех обеспокоенно напоминал второму механику:

- Илья Ильич, наблюдайте на вахте за работой второго цилиндра главного двигателя и пришлите ко мне токаря Тараканова. Судовой врач жаловался, что, будучи в запое, «точило» выпил в лазарете все лечебные настойки на спирту...

А вот непонятного ему электричества Иван Спиридонович побаивался всю жизнь. Особенно с тех пор, когда на Вологодчине, в домашнем коровнике, убило током его отца, Спи-

ридоныч пил кофе в каюте Левандовского, когда тот в очередной раз «заводил свою пластинку»:

- Затянуло Спиридоныча морское болото, упустил радости семейной жизни. А ведь сколько на берегу холостяцких утех для пенсионера?! Тем паче что живет в богатейшей лесами Вологодской губернии. Лыжные прогулки, охота, рыбалка, а походы за грибами? Я бы и на день не задержался на судне.

- Хорошо рассуждать о пенсионерах, когда самому тридцать два года. А что бы ты запел, будучи ровесником своего начальника? - усмехнулся Павел Иванович.

Но Илья уже не слышал приятеля, он перешел на повышенный тон, губы Левандовского дрожали:

- А для чего, скажи мне, стармех купил в Роттердаме «Фольксваген»-жучок? Если он ржавеет в лесу без дела. Впрочем, что толку, когда вождение не может сдать? Едва заводит мотор, машина вместе с экзаменатором прыгает, как кенгуру.

- Как же так? Управлял паровыми машинами и дизелями, а с баранкой автомобиля не в ладах? - удивлялся Пурга.

- Потому что всю жизнь на воде, а тут твердое покрытие, - не унимался второй механик.

- Вот и тебя, Илюша ждет подобная перспектива, когда станешь стармехом. Потеряешь

интерес к жизни, застынешь среди диаграмм и топливных отчетов.

- Избави бог, - испугался Левандовский, - я не думаю задерживаться на флоте до шестидесяти пяти лет, как стармех Матвеев. Между прочим, в отделе кадров о нем уже был разговор. Инспектор предлагал технической службе отправить Спиридоныча на отдых, тем паче в наши, революционные дни перемен...

Чувствуя, что его время катастрофически уходит, Иван Спиридонович всеми силами старался отодвинуть тот страшный Рубикон. Весь переход в Норвежском море он пропадал в каюте капитана Бондаря и просил его поддержки:

- Валерий Петрович, ну что я буду делать на пенсии? Неужели вас не устраивает мой опыт и знания?

- Иван Спиридонович, нет слов, но ведь года... Впрочем, попробую отстоять, хотя бы на рейс.

Однако в порту приписки, как только борт судна покинула комиссия КПП, в каюту стармеха постучали. На пороге показался высокий краснощекий молодой человек в ладно сидевшем сером однобортном костюме. Сердечко Ивана Спиридоновича гулко застучало, словно клапана вспомогательного дизель-генератора... при перегрузке. Лицо посерело, руки задрожали, голос охрип, и в момент стал выглядеть на все... восемьдесят лет. Конечно, он узнал гостя, это был новый механик-наставник технической службы пароходства Семен Кострица. «Это конец, прощай море, осталось жизнь досчитать...» - пронеслось в голове ветерана.

- Здравствуй, Иван Спиридонович, с приходом вас! - старался быть вежливым и спокойным предвестник беды, но это плохо удавалось ему. Волнение хозяина каюты передалось и Кострице.

Присев на диванчик, групповой механик осторожно спросил о прошедшем рейсе. Но Иван Матвеев плохо понимал его, он рассеянно окинул взглядом каюту, на протяжении многих лет служившей ему кровом и пристанищем, мысленно прощаясь с ней.

И наконец, после чашечки ароматного кофе, он услышал приговор. Гость сообщил Матвееву то, чего с ужасом старый механик ждал последние пять лет.

- Иван Спиридонович, в технической службе решили предоставить вам возможность отдохнуть. Мы не хотели беспокоить радиogramмой, а решили сообщить с приходом. Дела будете передавать второму механику Левандовскому...

Феликс ЦЫГАНЕНКО.
Фото их архива редакции.

P.S. Все имена и фамилии изменены.



Инвестиции в знания - верный доход в будущем

Сейчас много говорят об изменениях в высшем образовании. Министерство образования России подготовило Концепцию модернизации российского образования на период до 2010 года. В ней, в частности, предлагается увеличить время самостоятельной работы студентов, заметно сократить число аудиторных часов; перейти к Единому государственному экзамену выпускников школ; увеличить число письменных работ и сделать все экзамены письменными; ужесточить процедуры контроля качества высшего образования со стороны государства.

Подробнее о том, какие новшества появятся в системе высшего образования, нашей газете рассказала проректор по развитию НОУ «Мурманский гуманитарный институт» Лариса БИЛОУС.

- Лариса Станиславовна, начнем, пожалуй, с поступления в вуз. Информация об изменениях в порядке приема в высшие учебные заведения обновляется с завидной регулярностью. Какие из них наиболее важны для будущих студентов?

- Ключевым, на мой взгляд, является то, что теперь в соответствии с законом «О высшем и послевузовском профессиональном образовании» государственные и негосударственные вузы, имеющие государственную аккредитацию (а именно она позволяет вузам выдавать дипломы государственного образца и предоставлять юношам отсрочку от армии), подчиняются единым правилам приема. Набор студентов на 2009-2010 учебный год будет осуществляться только по результатам ЕГЭ.

Более того, министерство образования и науки РФ опубликовало перечень вступительных испытаний в вузы. В основном для каждой специальности названо 4 предмета, по которым абитуриент должен предоставить результаты ЕГЭ



Лариса Билоус.

в приемную комиссию. Из них обязательными являются экзамены по русскому языку и профильному предмету, который также определен в перечне, из оставшихся двух вуз вправе выбрать один или требовать от поступающих результаты ЕГЭ по обоим предметам.

- Скажем, ребенок решил стать юристом, какие ему нужно сдавать экзамены?

- В этом случае в школе нужно сдавать ЕГЭ по русскому языку (обязателен для всех), по обществознанию (профильный предмет), а также по истории и иностранному языку. Кстати, до 1 февраля вузы должны были обнародовать порядок приема и зачисления студентов на 1 курс, так что узнать, какие предметы помимо двух обязательных придется сдавать будущему абитуриенту, можно уже сейчас на сайтах учебных заведений.

- Вузы лишились права самостоятельно определять форму, содержание и количество вступительных испытаний. А хорошо это или плохо для выпускников школ?

- Если оставить за скобками сами ЕГЭ, которые как у широкой общественности, так и в академической среде вы-

зывают противоречивые мнения, такая унификация порядка приема в вузы не может иметь однозначной оценки.

Для тех выпускников, кто твердо определился с выбором будущей профессии, серьезно и долго готовился к поступлению в вуз, это, скорее, хорошо, так как в любом вузе страны от него потребуют результатов ЕГЭ по одним и тем же дисциплинам.

С другой стороны, в 17 лет сложно определиться с выбором будущей профессии окончательно и так, чтобы «на всю жизнь». Многие молодые люди ходят на разные курсы или к репетиторам, пытаются найти себя и будущую профессию, что называется, «для души». Работая в приемной комиссии, мне не раз приходилось видеть, как ребята до последнего сомневаются, что выбрать: журналистику или психологию, экономику или юриспруденцию? Иногда решение меняется прямо в процессе сдачи вступительных испытаний. Теперь такая ситуация станет практически невозможной, так как это все разные ЕГЭ, записаться на которые ученики 11-х классов должны до 1 марта. Подготовка к ЕГЭ - дело весьма серьезное, требующее немалых материальных, временных и психологических затрат.

- Что же делать в такой ситуации родителям? Как помочь своему ребенку?

- Настрой на помощь ребенку - это очень верные слова. Сейчас очень многие родители ругают новые порядки. Это неконструктивно. Лучше помочь своему ребенку определиться с выбором специальности. Можно предложить ему пройти профориентационное тестирование. Сходить вместе с ним на дни открытых дверей в вузы нашего города, посетить так называемые ярмарки образовательных услуг.

Кстати, ближайшая состоится в городском центре занятости 26 февраля, а 16-18 апреля в Ледовом дворце прой-

дет выставка «Образование. Профессия. Карьера-2009». На таких мероприятиях можно получить полезную информацию не только о самих учебных заведениях, но и о тех специальностях, которые вас интересуют, например, о перспективах будущего трудоустройства. Ну и, конечно, если вы этого еще не сделали, запишитесь на хорошие курсы подготовки к ЕГЭ.

- А распространяются ли правила приема, о которых мы говорили, на тех, кто собирается поступать на вечернее или заочное отделение?

- Изначально такой порядок поступления в вуз является общим для любых форм обучения. Однако объективно мы понимаем, что человеку, закончившему школу несколько лет назад, будет очень сложно успешно сдать ЕГЭ по математике или даже по истории (вспомните, как недавно возмущался содержанием ЕГЭ по данному предмету президент Д. Медведев). Поэтому в последних своих выступлениях чиновники министерства образования и науки обещают, что поступать на заочные отделения в этом году разрешат не по результатам ЕГЭ, а по результатам вступительных испытаний вузов. Сами понимаете, что гарантировать такое же послабление и в следующем году не возьмется никто.

- А что Вы посоветуете тем, кто думает получить второе высшее образование? Оно ведь платное, а сейчас кризис...

- Совет один - думайте и решайтесь быстрее. Дело в том, что возможность получить второе высшее образование в сокращенные сроки предоставляется в последний раз. После 31 августа 2009 года такого шанса больше не будет. А кризис учебе не помеха, даже наоборот. Когда деньги так обесцениваются, пожалуй, самым надежным будет вложение в собственное образование и образование своих детей.

Беседовала Оксана ЧЕРНЫШЕВА.



Есть вопросы по поляркам. Отвечаем

Какими нормативными правовыми актами территория Мурманской области отнесена к районам Крайнего Севера?

Определение принадлежности населенных пунктов к районам Крайнего Севера осуществляется на основании включения той или иной местности в Перечень районов Крайнего Севера и местностей, приравненных к районам Крайнего Севера, на которые распространяется действие Указов Президиума Верховного Совета СССР от 10 февраля 1960 г. и от 26 сентября 1967 г. о льготах для лиц, работающих в этих районах и местностях, утвержденный постановлением Совета Министров СССР от 10.11.1967 г. № 1029. Согласно названному Перечню вся территория Мурманской области отнесена к районам Крайнего Севера. Город Кандалакша, с территорией находящейся в административном подчинении Кандалакшского городского Совета народных депутатов, до 1 июля 1990 года относился к местностям, приравненным к районам Крайнего Севера, а с указанной даты Постановлением

Совмина СССР от 23.06.1990 № 594, также был отнесен к районам Крайнего Севера.

Какой размер районного коэффициента обязателен для применения на территории Мурманской области в организациях, не относящихся к бюджетной сфере?

Частью 1 статьи 316 Трудового кодекса Российской Федерации и статьей 10 Закона Российской Федерации от 19.02.1993 № 4520-1 «О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях» установлено, что размер районного коэффициента и порядок его применения для расчета заработной платы работников организаций, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, устанавливаются Правительством Российской Федерации. Поскольку до настоящего времени Правительством Российской Федерации не установлены какие-либо новые размеры районных коэффициентов

и порядок их применения для расчета заработной платы, в силу статьи 423 Трудового кодекса Российской Федерации продолжают действовать нормативные правовые акты бывшего Союза ССР. Размеры районных коэффициентов к заработной плате работников просвещения, здравоохранения и других отраслей народного хозяйства, занятых в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, определены Постановлением Госкомитета Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы и Президиума ВЦСПС от 4 сентября 1964 года № 380/П-18. Согласно указанному постановлению на территории Мурманской области в централизованном порядке установлен районный коэффициент в размере 1,4 (за исключением н.п. Туманный, где такой коэффициент с 01.06.1992 г. определен в размере 1,7 и н.п. Островной, где с 01.12.1992 г. он составляет 1,8). Все организации, независимо от их формы собственности, обязаны применять для расчета заработной пла-

ты районный коэффициент в размере не ниже, чем это предусмотрено на федеральном уровне.

Какой размер процентной надбавки к заработной плате определен действующими нормативными документами в Мурманской области для организаций, не относящихся к бюджетной сфере, и в каком порядке осуществляется их начисление?

На сегодняшний день в районах Крайнего Севера (к которым относится вся территория Мурманской области) процентные надбавки к заработной плате работникам организаций, не относящихся к бюджетной сфере, начисляются:

- в общем порядке - в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26.09.1967 № 1908-VII «О расширении льгот для лиц, работающих в районах Крайнего Севера и в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера» и Инструкцией о порядке предоставления социальных гарантий и компенсаций лицам, работающим в районах Крайнего Севера и в мест-

ностях, приравненных к районам Крайнего Севера, в соответствии с действующими нормативными актами, утвержденной приказом Министерства труда РСФСР от 22.11.1990 № 2: по 10% заработка по истечении первых шести месяцев работы с увеличением на 10% за каждые последующие шесть месяцев работы, а по достижении 60-процентной надбавки - 10% заработка за каждый последующий год работы до достижения 80% заработка;

- в льготном порядке (начиная с 01.01.1991 г.) для молодежи, прожившей не менее одного года в районах Крайнего Севера, - в соответствии с п/п «е» п. 1 постановления Совета Министров РСФСР от 22.10.1990 № 458 «Об упорядочении компенсаций гражданам, проживающим в районах Севера»: по истечении первых шести месяцев работы - в размере 20% с увеличением на 20% за каждые последующие шесть месяцев работы и по достижении 60-процентной надбавки - последние 20% - за один год работы.

По информации, подготовленной министерством социального развития Мурманской области.



Это интересно

Компанию «Мурманское морское пароходство» северяне знают

На протяжении трех дней студенты Мурманского государственного технического университета и Московского гуманитарно-экономического института Северо-Западного филиала проводили опрос на тему: «Что вы знаете об ОАО «Мурманское морское пароходство».

Анкетирование проводилось в три этапа, проходило в разные дни недели, время суток и в разных местах города Мурманска. Основная задача исследования - узнать у опрашиваемых, какой информацией они обладают о ведущем судоходном холдинге - ОАО «Мурманское морское пароходство». В опросе приняли участие люди, занимающие разное социальное положение (рабочие, служащие, пенсионеры, студенты, военнослужащие и временно безработные) и относящиеся к разной возрастной категории (от 18 до 60 лет).

90% из всех опрашиваемых подробно рассказывали, каким видом деятельности занимается компания. Выяснилось, что у 40% мурманчан знакомые, родные или друзья работают или работали на предприятии. Статистические данные свидетельствуют о том, что практически все жители города знают и слышали о Мурманском морском пароходстве, и только 10% опрашиваемых не знают ничего о компании.

Мурманчане отвечали, что организация занимается морскими грузоперевозками (угля, нефти, топлива и другими). Кроме того, респонденты в курсе, что ОАО «Мурманское морское пароходство» - судоходная компания, которая ранее эксплуатировала ледокольный флот. Горожанам хорошо известно, что организации принадлежат теплоходы, которые совершают круизные рейсы. 2/3 опрашиваемых упоминали теплоход «Клавдия Еланская», а многие совершали на нем путешествия на Со-



Экспозиция в музее пароходства.

ловецкие острова и в Архангельск.

Следующий вопрос был о символе «Мурманского морского пароходства». 85% респондентов знают, что уже 70 лет им является белый медведь.

Также интересно было узнать, хотели бы опрашиваемые работать в компании. При ответе на этот вопрос многие оживлялись и выражали заинтересованность и желание работать. Студенты представляли себя в качестве экономистов, менеджеров, финансистов, некоторые хотели бы работать в море на судах компании.

Таким образом, мы делаем вывод, что большинство жителей знают о деятельности Мурманского морского пароходства, что подтверждает его статус системообразующего предприятия России.

Юлия ШВЕЧИКОВА.



Страны и праздники

День мимозы

Ежегодно французский город Канн отмечает в феврале День мимозы.

Родиной мимозы является тропическая Южная Америка, в роду мимозы около 400 видов, самый известный из которых - стыдливая мимоза (*Mimosa pudica* L.). Это непитательное растение в некоторых странах считают сорняковым кустарником.

Традиционная для нас мимоза, которая на деле мимозой и не является и называется серебристой акацией, была завезена в Европу из Австралии капитаном Полем Турнером задолго до начала празднования Международного женского дня, еще в начале девятнадцатого века. Есть теория, что растение может распознавать лукавых женщин - при их появлении мимоза будто бы складывает листья и через мгновение, вместо кустящейся зелени, видны только прутики листовых черешков.

Мимоза сразу пришлась по нраву жителям Пиренейского полуострова, которые еще с эпохи Древнего Рима поздравляли в первые дни весны своих женщин цветами. Псевдомимоза стала и символом весеннего карнавала в Ницце, из-за чего пришлась по вкусу российским аристократам. В 1852 году она прижилась и на Кавказе. И после 1913, когда российский, а потом и советский пролетариат начал отмечать Международный женский день, веточки с желтыми пушистыми цветами сразу завоевали народную любовь - подарок получался, с одной стороны, элитарным, а с другой, по-весеннему свежим, недорогим. В советские времена на 8 Марта к подарочным духам «Красная Москва» и коробке конфет «Красный Октябрь» обязательно прилагалась веточка мимозы. Современные подарки стали разнообразнее, но любовь к мимозе у многих не прошла.

Избавьте подругу от жизненной прозы, Купите букетик ей пылкой мимозы, Пускай она видит, пускай она знает, Что где-то на юге весна наступает, Которая песней вливается в души И скоро всех нас в разноцветье окружит.

По материалам инф. агентств.



Вместе мы - одна семья!

Поздравляем вас, коллеги!

В этом месяце принимали поздравления с юбилейными датами наши коллеги - моряки и береговые работники Мурманского морского пароходства:

ТЕПЛИЦКАЯ Наталия Николаевна - горничная гостиницы «Морьяк»

БЕЛИКОВ Алексей Васильевич - судовой врач теплоходов «Иван Папанин» и «Иван Сусанин»

САВАТЕЕВ Александр Владимирович - токарь-кладовщик-моторист 1-го кл. теплохода «Полярис»

ТИХОНОВ Юрий Анатольевич - старший моторист-электрогазосварщик теплохода «Капитан Данилкин»

НИРКА Николай Ефимович - токарь-кладовщик-моторист 1-го кл. теплохода «Адмирал Ушаков»

МЕЩЕРИН Геннадий Иванович - докерман-моторист теплохода «Хатанга»

РУСАКОВ Петр Григорьевич - 4-й механик теплохода «Виктор Ткачев»

САЗОНОВ Виктор Геннадьевич - капитан теплохода «Михаил Кутузов»

ЛЕПИЛИН Алексей Васильевич - 2-й механик теплохода «Иван Сусанин»

ШУЧАЛОВА Татьяна Ивановна - кладовщик

ПЕРМИНОВ Сергей Григорьевич - моторист 1-го кл. - матрос

теплохода «Юрий Аршеневский»

ДЕРНОВ Александр Калинович - докерман-моторист теплохода «Надежда»

САМОХИН Анатолий Леонидович - токарь-кладовщик-моторист 1-го кл. теплохода «Капитан Свиридов»

БИЛИБА Владимир Иванович - капитан теплохода «Павел Вавилов»

ЛАСТОВКИН Михаил Михайлович - моторист 1-го кл. - матрос буксировочного судна «Нефтегаз-13»

СЕНЦОВ Владимир Павлович - бортпроводник теплохода «Клавдия Еланская»

ОВСЯНКИН Борис Филаретович - матрос 1-го класса теплохода «Печенга»

ШАДРЕНКИН Александр Федорович - помощник капитана по РЭ теплохода «Клавдия Еланская»

Вам, родившимся в феврале 1939, 1944, 1949, 1954, 1959 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морскому делу, верность славным традициям орденоносного Мурманского морского пароходства. Крепкого флотского здоровья вам, семейного счастья и личного благополучия. Пусть жизненные штормы и невзгоды обойдут вас стороной!

Доброго здоровья вам, ветераны!

Совет ветеранов, коллектив и администрация ОАО «Мурманское морское пароходство» от всей души поздравляют своих бывших работников с юбилеями.

С 90-летием

Анну Аристарховну Ноговину - матроса плавсостава, проживающую в городе Архангельске, проработавшую в компании 22 года.

С 80-летием

Ветерана труда, электромеханика плавсостава **Александра Федоровича Неманова**, проживающего в городе Архангельске, отдавшего предприятию 32 года. Петербуржца, участника Великой Отечественной войны, ветерана труда, электромеханика плавсостава **Владимира Ивановича Первушева**, со стажем работы более 19 лет. Мурманчанина, участника Великой Отечественной войны, ветерана труда и ММП, моториста плавсостава **Василия Павловича Коковина**, проработавшего в пароходстве 32 года.

С 75-летием

Ветерана труда и ММП, капитана транспортных судов пароходства, проживающего в Москве **Владимира Павловича Дикова**. Его трудовой стаж в компании

31,5 года. Жительницу города Санкт-Петербурга, инженера-программиста **Нину Андреевну Гречуху**, отдавшую предприятию 11 лет. Ветерана труда, заместителя начальника ФВО, проживающую в Калужской области **Нелю Ивановну Зайцеву**, трудовой стаж которой 28 лет.

С 70-летием

Мурманчан, ветеранов труда, ветеранов ММП: водителя **Евгения Сергеевича Тарабарина**, со стажем работы без малого 33 года; старшего моториста плавсостава **Федора Никифоровича Гурьева**, проработавшего в компании более 33 лет; плотника **Бориса Андреевича Тришкова**, с трудовым стажем около 33 лет. Ветеранов труда: буфетчицу птб «Серебрянка» **Полину Андреевну Белякевич**, со стажем работы 28 лет; инженера техотдела **Лианору Александровну Малашко**, отдавшую предприятию 25 лет; кастаньяшу детского сада № 51 **Александру Николаевну Щукину**, ее трудовой стаж 11,5 лет; группового инженера-диспетчера **Инессу Ивановну Сергееву**, со

стажем работы 21 год; участника Великой Отечественной войны, матроса а/л «Ленин» **Юрия Семеновича Гапачева**, его трудовой стаж почти 37 лет; жителя города Кингисепп, ветерана труда и ММП, старшего механика т/х «Бухтарма» **Сергея Александровича Тимофеева**, проработавшего в компании почти 30 лет; старшего машиниста-дезактиватора а/л «Советский Союз» **Федора Федоровича Шибанова**, проживающего в Нижегородской области в городе Выкса, со стажем работы 41,5 года; жителя Пензенской области, ветерана ММП, механика плавсостава **Валентина Георгиевича Калягина**, проработавшего в компании 32 года; ветерана ММП, мастера КИП и А птб «Имандра» **Степана Михайловича Цапа**, его стаж работы без малого 43 года.

С 60-летием

Ветерана труда, мурманчанина **Бастракова Николая Алексеевича**, матроса т/х «Дмитрий Донской», отдавшего предприятию почти 37 лет.

Всем ветеранам желаем крепкого здоровья, долгих лет жизни и счастливой спокойной старости.



Будущие корабли

«Чайка» стала первой!

Мини-корабли готовы к соревнованиям.



Последние наставления перед стартом.



Торжественное построение участников первенства.



Последние приготовления.



Капитан клуба «Чайка» отправляет в плавание свою модель.

23 февраля состоялось открытое первенство по судомодельному спорту по г. Мурманску, посвященное Дню защитника Отечества. За кубок города боролись 2 команды: Мурманского областного центра развития творчества детей и юношества «Лапландия» и команда филиала клуба «Чайка».

Соревнования проходили в бассейне спортивного комплекса «Авангард». На мероприятии в качестве гостей и судей присутствовали представитель Всероссийского общества поддержки флота Виталий Поборчий, известный судомоделист, мастер судомодельного спорта Анатолий Терехов, председатель городского комитета РОСТО ДОСАФ Светлана Гончарова и преподаватель истории флота клуба моряков «Океан» Юрий Воронов.

Победу в первенстве одержали воспитанники клуба «Чайка».



До старта остались секунды.

Наш корр.
Фото Дарьи ДОЦЕНКО.

Презентация книги к юбилею ММП

В Музее истории ММП состоялась презентация рукописи книги мурманского писателя Владимира Смирнова «Мурманское морское пароходство 1939-2009».

Книга посвящена истории развития и становления компании. На встречу пришли действующие и вышедшие на заслуженный отдых капитаны компании.

Совет ветеранов станет общим

В Совет ветеранов войны и труда ОАО «Мурманское морское пароходство» обратился генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Вячеслав Рукша с предложением рассмотреть возможность сохранения общей организации ветеранов на базе уже имеющейся в ММП.

На сегодняшний день на учете в пароходском Совете ветеранов состоит около 50% бывших работников атомного ледокольного флота. Кроме того, ветеранов-ледокольщиков с ветеранами транспортного флота связывает тесная дружба, сложившаяся за долгие годы работы в Мурманском морском пароходстве. Администрация ФГУП «Атомфлот» готова профинансировать общую ветеранскую организацию, на что уже выделены денежные средства.

Члены Совета предложение Вячеслава Васильевича поддержали единогласно.

Будь первым!

b-port.com
Информационное агентство

19:30
на телеканале
Блиц-ТНТ

В курсе событий
Новости
Блиц-ТНТ

ТНТ БЛИЦ



Учредитель:
ОАО «Мурманское морское пароходство».
Выпускающий редактор Оксана Чернышова.

Газета зарегистрирована Управлением ФСНСИМК по Мурманской области.
Свидетельство ПИ № ТУ 51-00035 от 07.11.2008 г.
Размещение рекламы (8152) 253-764.

Наш адрес: Россия, 183038, г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15.
Телефон 481-018.
E-mail: uos-press@msco.ru
Газета выходит один раз в месяц.

Тираж 1000 экз. Заказ № 966
Подписано к печати 28.01.09:
по графику - 12.00, фактически - 12.00.
Газета отпечатана в ИПП «Север», Россия, 183624, г. Мурманск, ул. К. Маркса, 18.
Распространяется бесплатно.

Перепечатка материалов допускается только по согласованию с редакцией. Ссылка на газету «Арктическая звезда» обязательна.