

Арктическая Звезда

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

№ 3 (7612) Март 2009 года



В номере:

Вместе мы победим

Мировой финансовый кризис отразился на работе большинства российских предприятий. Его влияние сказалось в самых разных сферах, в том числе транспортной. Ощутили его и морские перевозчики. О ситуации в ОАО «Мурманское морское пароходство» рассказал генеральный директор Александр МЕДВЕДЕВ.

- стр. 2

Признан невиновным

Сухогруз ОАО «Северное морское пароходство» «Механик Тюленев» был взят под арест в норвежском порту по подозрению в столкновении с рыбацким судном.

- стр. 3

Противодействие пиратам - задача общая

О мерах борьбы с пиратами в водах Аденского залива рассказывает начальник отдела СУБиК департамента безопасности мореплавания Сергей ВОЛКОВ.

- стр. 4

Дайвер в мире гармонии

Андрей Буряк, один из сильнейших дайверов России, мечтает о том, чтобы в круизах на теплоходе «Полярис» организовать для туристов дейли-дайвинг.

- стр. 5

Добро пожаловать, будущие моряки!

В Мурманском филиале ГМА имени С.О. Макарова прошел день открытых дверей. На встречу с будущими абитуриентами и их родителями пришли и представители ОАО «Мурманское морское пароходство».

- стр. 10



Большому кораблю - большое плавание

В состав флота ОАО «Мурманское морское пароходство» вошел новый балкер «Новая Земля». Подъем государственного флага Российской Федерации и церемония крещения судна состоялась на верфи Ченгси Шипьярд (Chengxi Shipyard) в городе Жиань Инь (JianYin) Китайской Народной Республики. На торжественной церемонии присутствовали руководители Мурманского морского пароходства, генеральный консул РФ в г. Шанхае, представители Российского морского

регистра судоходства и китайской верфи.

Теплоход «Новая Земля» - четвертый балкер в серии судов, поставляемых пароходству по программе обновления сухогрузного флота. Важно, что благодаря грамотной и продуманной политике руководства ОАО «ММП» программа строительства новых транспортных судов успешно продолжается. Напомним, что в 2006 году был построен теплоход «Грумант», в 2007-м - теплоход «Поморье», в 2008-м - «Заполярье».



Наш хронограф

21 апреля - 30 лет назад (1979) поднят государственный флаг СССР на теплоходе «Михаил Кутузов».

23 апреля - 22 июля - состоялся героический дрейф в антарктических льдах дизель-электрохода «Обь».



Новости компании

В ОАО «ММП» завершена проверка Счетной палатой Российской Федерации

18 марта 2009 года выездной инспекторской группой Счетной палаты РФ завершена проверка финансово-хозяйственной деятельности ОАО «Мурманское морское пароходство»: использования федеральной собственности в 2008 году, эффективности такового использования, а также устранения недостатков, выявленных проверками, проведенными ранее Счетной палатой Российской Федерации.

ОАО «Мурманское морское пароходство» выражает признательность Счетной палате Российской Федерации за объективную в целом оценку инспекторами Счетной палаты РФ финансово-хозяйственной деятельности по доверительному управлению федеральным имуществом за проверяемый период (2008 год) и в предшествующие периоды.

В акте проверки, в числе прочего, отмечено: надлежащие действия ОАО «Мурманское морское пароходство» по заблаговременному и планомерному комплектованию плавсостава судов атомного ледокольного флота у нового оператора - ФГУП «Атомфлот», а также сохранению кадрового состава судов атомного ледокольного флота; проведение пароходством работ по максимальному сокращению ущерба качеству таких ремонтов; увеличение доверительным управляющим эффективности использования судов ледокольного флота; перечисление пароходством в федеральный бюджет за период 2006-2008 годов 611,262 млн. рублей от управления федеральным имуществом.

В соответствии с Федеральным законом «О Счетной палате Российской Федерации» по итогам проведения указанной проверки ОАО «Мурманское морское пароходство» на основании составленного инспекторами Счетной палаты РФ акта и замечаний к нему составляется соответ-

ствующий отчет, который в последующем подлежит утверждению коллегией Счетной палаты Российской Федерации.

Подвели итоги за год

Департамент безопасности мореплавания подвел итоги работы Системы управления безопасностью и качества за 2008 год.

Результаты внешних аудитов СУБиК компании со стороны Российского морского регистра судоходства, ассоциации по сертификации «Русский Регистр» и партнерских проверок свидетельствуют о высоком уровне соответствия ОАО «ММП» предъявляемым требованиям.

Среди основных решений, принятых руководством компании для реализации в 2009 году, выделяется подготовка и проведение ресертификации компании на новую версию Международного стандарта ИСО 9001:2008, дальнейшая реализация ранее принятых задач и планов.



Вместе мы победим



Мировой экономический и финансовый кризис отразился на работе большинства российских предприятий. Его влияние сказалось в самых разных сферах, в том числе транспортной. Ощутили его и морские перевозчики. Как складывается ситуация в ОАО «Мурманское морское пароходство», нашей газете рассказал генеральный директор Александр МЕДВЕДЕВ.

- Александр Михайлович, еще недавно рынок морских перевозок был на большом подъеме, что происходит сейчас? Какие тенденции и перспективы?

- Действительно, прошлый год, до июля-августа, был очень успешным для судоходного бизнеса, и морские перевозки имели высокую рентабельность. Так, например, летом прошлого года стоимость фрахта для сухогрузов водоизмещением 30 тыс. тонн составляла около 40-50 тысяч долларов США в сутки. Сейчас этот показатель составляет около 5 тысяч. С цифрами не поспоришь, и все наглядно видно... Для судовладельцев, в том числе российских, настали непростые времена. Фрахтовые ставки уменьшились настолько, что в определенных случаях оказываются ниже затрат по перевозке. Одним из основных факторов, повлиявших на столь существенное падение цены, явилось резкое сокращение на мировом рынке спроса на продукцию черной металлургии - сталь, а с ней связана почти половина всей морской торговли.

В свою очередь, снижение транспортных объемов не могло не сказаться на работе портов. Хотя это влияние не столь значительно, поскольку размеры портовых сборов не уменьшились.

Сейчас рынок перевозок более или менее стабилизировался и дальнейших тенденций к существенному падению не прослеживается.

- А как нынешние нелегкие времена отразились непосредственно на деятельности Мурманского морского пароходства и его дочерних судодобывающих структур?

- Мы также, как, наверное, и большинство крупных российских предприятий и организаций, испытываем трудности. Но пароходство и наши дочерние акционерные общества с непростой ситуацией справляются. По итогам 2008 года ММП, несмотря ни на что, вышло на

положительные финансовые результаты. Если запланированные показатели взять за 100 процентов, то мы по итогам года достигли результата 109. Это позволило нам уверенно чувствовать себя в начале 2009 года и послужило определенным заделом для выполнения программы оптимизации экономической деятельности компании.

Напомним, что в тяжелые для компании 1998-1999 годы, когда сухогрузный рынок находился на достаточно низком уровне, мы приняли решение расширить производство и стали развивать танкерные перевозки и, кроме того, построили специальный перегрузочный терминал в районе Варандея. То, что компания быстро отреагировала на ситуацию на рынке, позволило нам не только получить доход, но и развивать танкерное направление.

Сейчас, в условиях меняющегося рынка, у нас тоже есть планы по расширению видов деятельности. И среди самых ближайших планов - строительство современной бункеровочной базы на Нижнеростинском шоссе.

База предназначена для круглогодичного снабжения мазутом и топливом судов. Схема работы будет включать поставку нефтепродуктов в железнодорожных цистернах, их слив на эстакаде, хранение в резервуарах, блэндование топлива и мазута и их выдачу на суда-бункеровщики. Планируемый грузооборот топлива - 93 тыс. т/год.

Ввод в эксплуатацию этого объекта даст городу новые рабочие места, а судовладельцам - современный бункеровочный комплекс.

- Экономический кризис повлияет на планы компании, связанные со строительством судов?

- Программа обновления флота, которая у нас есть, успешно продолжается. Так, в

конце марта мы принимаем наш новый танкер «Новая Земля», построенный на китайской верфи Sxengxi Shipyard (г. Шанхай).

А к продолжению этой темы давайте вернемся во второй половине года. Я думаю, именно в этот период времени рыночная ситуация отрегулирует цены на новострой.

- Как известно, Мурманское морское пароходство включено в перечень предприятий для государственной поддержки в условиях мирового финансового кризиса. Каковы перспективы получения этой помощи? Каков сейчас социальный климат в пароходстве?

- Да, действительно, Мурманское морское пароходство включено в перечень 295 российских предприятий и компаний, утвержденный правительственной комиссией по повышению устойчивости развития российской экономики. На государственном уровне сейчас делается все возможное, чтобы в сложных условиях хозяйствования, вызванных мировым финансовым кризисом, сохранить промышленные, строительные, добывающие, транспортные и иные организации, предприятия. То, что государство не бросает на произвол судьбы наиболее значимые для экономики России предприятия, - это факт. Мурманское морское пароходство уже представило в специально созданную комиссию при Министерстве транспорта Российской Федерации необходимую информацию, характеризующую сегодняшнее экономическое положение компании. Пока, с учетом кредитной поддержки ведущих российских банков, которые нам помогают, мы чувствуем себя уверенно, и срочной необходимости в государственной поддержке нет.

Оксана ЧЕРНЫШЕВА.



Финансирование не сократится

Планы по финансированию транспортной системы РФ принципиальной корректировке не подвергнутся, заявил вице-премьер правительства Сергей Иванов на коллегии министерства транспорта, посвященной итогам 2008 года.

По словам вице-премьера, для полной реализации транспортных проектов правительство должно подключить все имеющиеся в его арсенале средства, «средства, способные позитивно воздействовать на процесс модернизации и расширения существующей инфраструктуры».

«В том числе это касается повышения производительности труда персонала и оптимизации внутрикорпоративных расходов. Также крайне важно найти эффективный баланс между экономической и социальной результативностью деятельности нашего транспорта», - сказал он.

Сергей Иванов отметил, что государственное финансирование транспортного комплекса страны в 2008 году было увеличено на 42%, до 421 млрд. рублей.

Вице-премьер сообщил, что хотя в октябре-декабре 2008 года грузооборот и объем перевозок грузов сократились соответственно на 10,8% и 6,3% по сравнению с аналогичным периодом 2007 года, в целом за 2008 год коммерческий грузооборот увеличился в стране на 1,5%, до 2 трлн. 363,2 млрд. тонно-километров, а объем перевозок грузов вырос на 1,3%, до 4 млрд. 280,1 млн. тонн.

В свою очередь министр транспорта Игорь Левитин сообщил, что с учетом правительственных решений министерство подготовило предложения по оптимизации бюджетных расходов на основе установленных приоритетов развития транспорта.

На поддержание в работоспособном состоянии объектов инфраструктуры внутренних водных путей направлено 12,5 млрд. рублей. Всего же на подпрограмму «Морской транспорт» из федерального бюджета выделено более 10 млрд. рублей (рост на 64% к 2007 году).

По материалам инф. агентств.





Харасавэй - ММП: связаны временем и делом

История освоения

33 года назад атомный ледокол «Ленин» привел к мысу Харасавэй на полуострове Ямал теплоход «Павел Пономарев», где впервые была произведена самовыгрузка прямо на лед оборудования для газопроводов и его последующая транспортировка тягачами на берег. Предложенная технология выгрузки при отсутствии портов в отдаленных районах Арктики полностью себя оправдала и в последующие годы.

Харасавэй - крупнейшее на полуострове Ямал газоконденсатное месторождение, стратегический объект строительства для ОАО «Газпром». Сегодня Харасавэй напоминает большую стройку - к 2011 году здесь планируют создать современный опорный пункт газопровода Бованенского месторождения. В планах строительство морского порта, аэропорта и даже железной дороги. Ведь запасы голубого топлива на Ямале просто огромные! Есть скважины с таким высоким давлением, что в настоящий момент еще даже не существует технологий добычи из них газа.

История сотрудничества

ОАО «Мурманское морское пароходство» принимает участие в работах по обслуживанию проекта с первых дней начала строительства на Харасавэе системы магистральных газопроводов, привлекая танкеры «Индиго» или «Варзуга». Район мыса Харасавэй служит основным местом доставки и массовой выгрузки грузов в зимне-весенний период, потому что здесь можно отыскать ровную площадку для многократного использования. «Возможность отрыва припая в зимний период не позволяет достаточно уверенно планировать сроки выполнения грузовых работ в этом районе и требует высокой координации и взаимодействия с грузовладельцами, - комментирует директор департамента эксплуатации флота ОАО «ММП» Яков Антонов. - Отсутствие укрытых от ветров ледяных причалов повышает требования к ледовому и метеорологическому прогнозированию в районе выгрузки».

Район постановки судов к припаю расположен между



Проводка судна «Индиго».

м. Бурунный и м. Харасавэй и ограничен параллелями 71° 06' и 71° 12,3' с. ш. и изобатами 9 и 15 м. Выгрузка производится на устойчивый припай толщиной не менее 70 см, что позволяет использовать транспорт с грузом общим весом до 22 т.

«В 2008 году пароходство успешно совершило два рейса по этому направлению, на этот год заключаются контракты на увеличенный объем груза, - рассказывает заместитель директора департамента эксплуатации флота Александр Кондаков. - В середине марта зимнее дизельное топливо для газопроводов по маршруту Мурманск-Архангельск-Харасавэй повез т/х «Варзуга».

История капитана

Так об особенностях работы в районе Харасавэя пишет капитан теплохода «Индиго»: «От места выгрузки до береговой черты, по сильно тороше́нному и заснеженному льду, прокладывается шланголиния длиной до 6 км. Диаметр шланга 150 мм. Примерно на середине линии устанавливается дополнительная подкачивающая (бустерная) насосная станция, которая повышает давление для ускорения процесса выгрузки. С судна выдача груза производится под давлением 6 кг, на насосную станцию груз приходит с давлением 1,5-1,0 кг, и давление снова повышают до 7 кг. Днем из-за повышения температуры происходит протаивание снега под шлангом и шланг проваливается в снег. Для избежания этого под шланг подкладываются деревянные подпорки через каждые 1,5-2,0 м. Толщина

снежного покрова 1 метр, а вблизи торосов и выше. Укладка шлангов производится с помощью тракторов. Проверка герметичности шланголинии, а также подкладка настила из досок под шланг для предотвращения протавивания снега производится с помощью снегоходов «Тайга» и «Буран», так как передвижение человека по глубокому снегу невозможно. Состояние шланголинии контролируется спецбригадой ежесуточно по всей длине. В районе выгрузки, на припаях, постоянно появляются белые медведи, которые навешиваются и в поселок в поисках пищи. Присутствие хозяина Арктики вносит дополнительные сложности в обслуживание шланголинии. А наличие нерп, особенно с детенышами, поднимает настроение моряков и газопроводчиков.

Выгрузка производится с производительностью 50-60 м³ в час и для полной сдачи груза требуется 10 суток непрерывной работы судового грузового насоса и напряженной работы всего экипажа, ответственного за безопасную перегрузку.

Погода на севере меняется очень быстро. И в течение 10 суток направление ветра менялось несколько раз. Наиболее опасными представляются ветра восточных и юго-восточных направлений, при которых возможен отрыв припая. Для обеспечения постоянного контроля за положением судна, состоянием припая и шланголинии устанавливается постоянное наблюдение. Разрабатываются меры экстренной остановки перегрузочных операций с целью недопущения разрыва шланголинии и/или загрязнения окружающей среды.

После окончания выгрузки производится продувка всей шланголинии воздухом высокого давления для осушения шлангов от дизтоплива, уборка шлангов и насосной станции на берег. Шланги грузятся на борт судна для доставки их на Большую землю с целью проверки и сертификации.

За этими сухими цифрами и фактами - труд людей. Труд повседневный, суровый, напряженный. Труд, заслуживающий Уважения с большой буквы. История продолжается...

Оксана ЧЕРНЫШЕВА.



Выгрузка на припай.



«Механик Тюленев».

Признан невиновным

Сухогруз ОАО «Северное морское пароходство» «Механик Тюленев» в начале марта был взят под арест в порту норвежского рыбацкого судна «Магина» и его хозяина - 68-летнего рыбака Кристиана Кнудсена.

В порт Буде российский сухогруз был вынужден зайти по настоянию норвежской полиции в связи с исчезновением норвежского рыбацкого судна «Магина» и его хозяина - 68-летнего рыбака Кристиана Кнудсена.

Радарные снимки, предоставленные полиции военными властями Норвегии, свидетельствовали о том, что оба судна находились в одном районе в день исчезновения рыбака. Поэтому норвежские правоохранительные органы намеревались допросить российский экипаж, а также осмотреть корпус судна для того, чтобы подтвердить или опровергнуть возможное столкновение судов.

Экипаж «Механика Тюленева» с самого начала утверждал, что по маршруту следования никаких столкновений допущено не было, все расхождения со встречными рыболовецкими судами прошли успешно.

Норвежская сторона провела водолазный осмотр судна, допросила моряков, с судна были изъяты карты, данные видеоплоттера. Полиция отметила, что на корпусе сухогруза были обнаружены царапины, однако определить точно, когда они появились на корпусе судна, не представляется возможным.

После интенсивных поисков остатки пропавшей шхуны «Marina» были обнаружены в ночь на 4 марта на глубине 80 метров к западу от Андеи, а 8 марта судно подняли со дна моря. «Осмотр судна позволяет сказать, что пока следов столкновения с «Механиком Тюленевым» не обнаружено», - сообщил руководитель спасательной операции.

После тщательного осмотра 10 марта норвежская сторона сняла все обвинения с «Механика Тюленева». В Северном морском пароходстве сообщили, что «Механик Тюленев» покинул Буде и взял курс на голландский порт Мурдейк.

Оксана ЧЕРНЫШЕВА.

Самое длинное судно Северного морского пароходства прибыло в Архангельск

Теплоход «Инженер Плавинский» в порту приписки первый раз за последние восемь лет, только теперь он сильно отличается от своего первоначального вида. Больше года назад на нем провели модернизацию, и сейчас он превосходит в длину все суда Северного морского пароходства...

Уникальную модернизацию теплохода «Инженер Плавинский» провели на одном из судоремонтных заводов Китая. Корпус судна удлинили на 25 метров, получили дополнительный трюм. Увеличили высоту комингсов, установили третий судовой кран. Теперь судно стало перевозить грузов на 2 тысячи тонн больше.

«Ходовые характеристики судна не изменились, увеличилась только грузоподъемность, - отметил капитан теплохода «Инженер Плавинский» ОАО СМП Валерий Валов. - Мы предполагаем, что стали приносить большую прибыль, потому что производ-



«Инженер Плавинский».

ственные расходы остались на прежнем уровне».

Во время стоянки в Архангельске на судне проводятся ремонтно-профилактические работы. В зоне особого внимания радионавигационное оборудование. Теплоход планируют использовать на перевозке кокса и листового металла из Мурманска и Архангельска в Европу. На этот раз «Инженер Плавинский» взял на борт более восьми тысяч тонн меди и направился в Гамбург и Роттердам.

ИА «Двина-Информ».



Противодействие пиратам - задача общая

По итогам 2008 года количество зарегистрированных пиратских нападений в Мировом океане увеличилось с 263 в 2007 году до 293 в 2008 году, а в самом опасном районе - Аденском заливе - с 13 до 92, т.е. в семь раз. 2008 год отмечен не только беспрецедентным количеством нападений в Аденском заливе, но и захватом в заложники большого танкера на значительном удалении от восточного берега Африки, чего не случалось ранее. Любая атака со стороны сомалийских пиратов направлена на захват судна и экипажа в заложники с целью получения выкупа. Ни тип судна, ни скорость, ни высота надводного борта не могут гарантировать полную безопасность при плавании в данном районе.

Традиционно высокая опасность сохраняется и в водах Нигерии, где нападения совершаются в пределах территориальных вод и направлены в основном на ограбление экипажа, кражу судового имущества. Остается опасность нападения на суда и у берегов Индонезии, в Малаккском проливе, у побережья Малайзии и в других районах Юго-Восточной Азии.

О мерах борьбы с пиратами в водах Аденского залива рассказал начальник отдела СУБиК департамента безопасности мореплавания Сергей ВОЛКОВ:



Сергей Волков.

- Все суда, перевозящие грузы на азиатско-европейских линиях, с целью максимального сокращения времени перехода вынуждены следовать Аденским заливом. Если раньше для снижения риска пиратских нападений было достаточно прижаться к побережью Йемена, то теперь пираты нападают и в территориальных водах этого государства. Были даже случаи расстрела сомалийскими пиратами йеменских рыбаков.

Для того чтобы нормализовать судоходство в этом районе, была организована коалиция, в которую вошли ВМС почти всех европейских стран, а также американские, китайские и российские военные корабли. Силами этой коалиции был организован единый координационный центр - «MSCHOA» (Maritime Security Centre Horn of Africa). Изначально задачей центра была организация гуманитарной миссии по доставке грузов и вторично - обеспечение безопасности плавания в этом районе. Но в настоя-

щее время концепция деятельности центра кардинально изменена - теперь обеспечение безопасности судоходства является основной его миссией.

В районе Аденского залива работают и суда Мурманского морского пароходства, за последнее время чаще других там побывали танкер «Надежда» и теплоход «Кандалакша».

- Существуют три основных способа транзитного прохода через Аденский залив, - продолжает Сергей Владимирович, - первый вариант - это плавание под проводкой корабля ВМС России, этот вариант в пароходстве рассматривают и применяют как основной.

Второй вариант - это проводка судов под конвоем военных кораблей сил коалиции. Все данные о месте и времени сбора очередного каравана являются информацией, доступ к которой ограничен. А все судоходные компании, желающие получить эту информацию, проходят строжайшую проверку. Но проводка под военным кораблем не всегда возможна. Корабли коалиции проводят суда в заливе достаточно часто, однако постоянного расписания нет. Это делается для того, чтобы снизить возможность вычисления времени отправления каравана пиратами. Попасть в караван получается не всегда.

И последний, третий, вариант - это самостоятельное плавание. Надо отметить, что к такому варианту мы прибегаем в исключительных случаях. Перед самостоятельным проходом производится оценка риска. Существуют факторы, снижающие риск: штормовые условия, плохая видимость, технические показатели судна - чем выше борт и больше скорость плавсредства, тем пиратам тяжелее его захватить.

Решение о том, стоит ли идти или лучше задержаться, принимается только после тщательной оценки ситуации. Так-

же разработаны и применяются специальные рекомендации для членов экипажа по организации вахтенной службы на судне на период прохода опасных районов и действий в случае возможного нападения.

Все рекомендации основаны на детальном анализе нападений пиратов и их последствий. Мы знаем, что нападение происходит очень стремительно и неожиданно - по времени это занимает не больше 30-40 минут. И главная задача - не дать пиратам попасть на борт, потому что если пираты все же проникли на судно, то можно быть практически уверенным, что захват удался. А когда у пиратов не получается попасть на судно, они, как правило, отказываются от преследования. Самое главное в противостоянии -

не растеряться, действовать решительно и оперативно.

Наша компания регулярно организует учения, на которых экипажи судов отработывают навыки грамотного поведения в различных ситуациях с целью обеспечения максимальной готовности к действиям по борьбе с незаконными актами на море. Особенно хочется подчеркнуть, что борьба с пиратством - задача общая, и организация защитной акции, конечно, вызывает у пиратов большую ожесточенность, но тем не менее играет решающую роль в повышении эффективности противодействия морскому пиратству и обеспечении безопасности судов ОАО «ММП».

Дарья КУЗНЕЦОВА.



А в это время

Сомалийские пираты захватили норвежский танкер с россиянином на борту

26 марта сомалийские пираты захватили два танкера, принадлежащих греческой и норвежской компаниям, сообщают мировые информационные агентства со ссылкой на антипиратскую миссию Евросоюза «Аталанта», действующую в регионе. Отмечается, что по данным Центра морской безопасности, являющегося подразделением «Аталанты», что пираты в среду захватили принадлежащий греческой компании танкер «Niraya», на борту которого находятся 19 человек. Танкер ходит под флагом Панамы.

Вчера же утром произошел и еще инцидент, в ходе которого пираты в 500 километрах от сомалийского порта Кисмайо напали и захватили норвежский танкер «Bow-Asir». Как сообщает Норвежский союз судовладельцев, на борту зарегистрированного на Багамских островах «Bow-Asir» находится экипаж из 27 человек.

Предположительно в захвате танкера участвовали от 16 до 18 пиратов. Капитаном танкера является норвежец, среди моряков, как заявило польское внешнеполитическое ведомство, находятся пять граждан Польши.

В сообщении Судоходного союза Норвегии отмечается, что экипаж судна состоит из 27 человек: граждан России, Норвегии, Польши, Литвы и Филиппин. По словам директора компании-перевозчика «Salhus Shipping» Пера Хеггена Хансена, экипаж вышел на связь, когда пираты появились на борту. Затем связь с кораблем была потеряна.

Танкер направлялся из Персидского залива в Кению, когда его атаковали 16-18 пиратов, вооруженных автоматами. В настоящее время судно движется на северо-запад в направлении сомалийского побережья. «Сейчас для нас главные задачи - это безопасность экипажа и работа с родственниками моряков», - заявил директор Судоходного союза Стюрта Хенриксен. Капитаном танкера является россиянин, сообщило агентство «АП».

Другой танкер шел под флагом Багамских островов. Судно принадлежит норвежской компании «Star Tankers», капитан - гражданин Норвегии. По неподтвержденным сведениям, помощником капитана судна является россиянин.

Николай КОНСТАНТИНОВ.

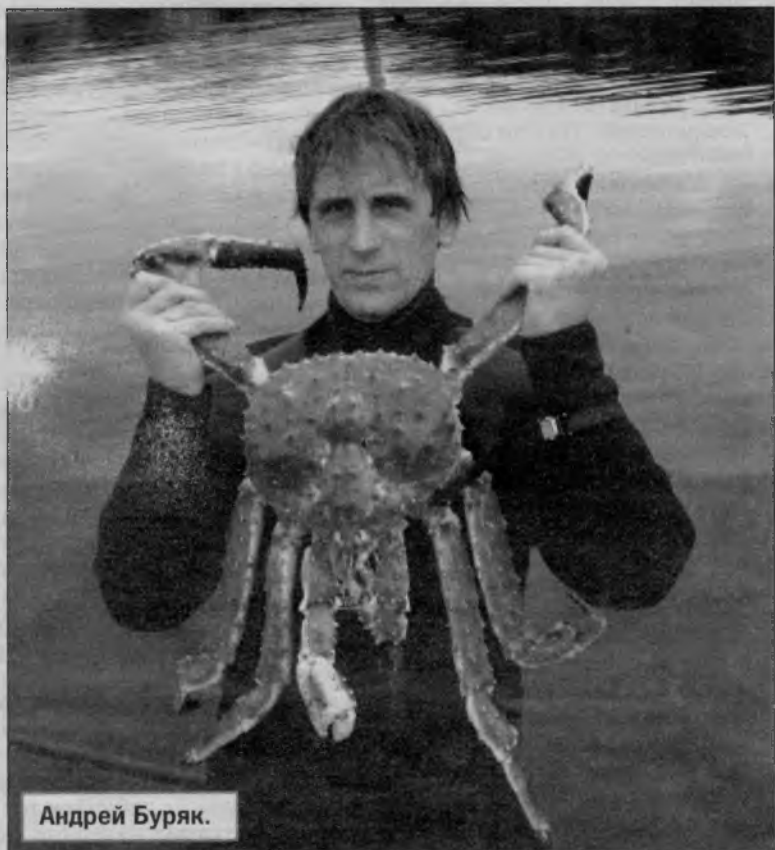




Дайвер в мире гармонии

«Андрей Буряк - инструктор по дайвингу», - представился один из посетителей музея нашей компании. Гости интересовали видеофильмы о подводном плавании. Андрей работает на теплоходе «Поларис». Он совсем не юноша, ему уже за пятьдесят, но он молод, строен и выглядит значительно моложе своего возраста.

Андрей Буряк занимается рекреационным дайвингом, что означает подводное плавание для отдыха. Этот вид погружений ограничен глубиной 40 метров. «Слово «дайвинг», - пояснил мне Андрей, - в переводе с английского означает «погружение» и полностью отражает суть популярного вида спорта и развлечения, а людей, занимающихся дайвингом, называют дайверами, аквалангистами или ныряльщиками».



Андрей Буряк.

Интересуюсь, как человек, владеющий искусством подводного плавания, оказался у нас в компании? Да очень просто! Навыки и знания, позволяющие решать большинство проблем, возникающих при погружении в глубину, Андрей приобрел тридцать пять лет назад, еще ребенком в бердянском морском клубе ДОСААФ. Желание спуститься под воду у него было с раннего детства. Снаряжение мальчика состояло тогда всего из трех предметов: ласты, маска, трубка. А в 14 лет он уже плавал как рыба и навсегда влюбился в необычайно красивый подводный мир Азовского моря, чем очень беспокоил свою маму. Сейчас наш дайвер имеет полный комплект современного оборудования для комфортного плавания. Это прежде всего гидрокостюм, назначение которого снижать уровень воздействия водной среды на организм пловца, обеспечивать теплоизоляцию и защиту от возможных повреждений тела. Не обойтись дайверу без перчаток, маски, трубки, ласт, ботинок, шлема, компаса, а также баллона с кисло-

родом и пояса с грузами. Удовольствие это недешевое. Хорошее снаряжение влетает в копеечку. Поэтому немалая часть бюджета уходит у Андрея на приобретение экипировки для плавания.

Подводный мир моря настолько увлек Андрея, что после службы в армии он переехал в Мурманск, поступил в мурманское профессионально-техническое училище, где получил специальность официанта-буфетчика, чтобы работать на судах Мурманского морского пароходства. Первым его судном стал пассажирский лайнер «Вацлав Воровский», а капитаном на нем был Михаил Гансович Каск. В характеристике, подписанной капитаном, Андрей характеризовался как добросовестный, исполнительный моряк, внимательно относящийся к пассажирам, обладающий высокой культурой обслуживания.

После вывода из эксплуатации «Воровского» Андрей Николаевич работал в должности буфетчика-камбузника, дежурного на теплоходах «Фастов», «Дмитрий Пожарский»,

танкере «Саратов». В какое бы море ни заходил его теплоход, Буряк всегда находил время, чтобы познакомиться с его подводным миром.

Немногим из аквалангистов повезло побывать на Северном полюсе. Андрей в 1991 году, когда атомоход «Советский Союз» с иностранными туристами на борту достиг «макушки земли», первым из отечественных аквалангистов опустился в полынь и обеспечивал безопасное плавание туристов, желающих посмотреть подводный мир Северного полюса. «Вода на полюсе кристально чистая, льдинки просто серебряные. Очень красиво!» - вспоминает Андрей. Высокая прозрачность в открытом океане объясняется скудостью планктона и отсутствием органической донной взвеси. На мой вопрос: «В каком из морей он побывал под водой?» - Буряк ответил, что нет на карте такого моря, в водах которого он бы не плавал. Официально под воду он уходил семь тысяч раз! Ежегодно 3-4 раза попадает в экстремальную ситуацию, подвергая свою жизнь опасности. Но море вновь и вновь влечет его в свои глубины. Андрей категорично возразил, когда я сказала, что дайверы идут под воду, чтобы получить определенную дозу адреналина. Оказалось, что это не так. Настоящий аквалангист получает от погружения большое удовольствие, а не адреналин. Ведь значительная плотность воды,

в особенности морской, создает необычную среду, в которой человек чувствует невесомость. Он подтвердил этот вывод словами Жака-Ива Кусто: «Я не знаю другого занятия, которое так бы вознаграждало человеческую любознательность, как плавание под водой».

Андрей имеет сертификат всемирной конфедерации подводной деятельности CMAS, основанной самим Жаком-Ивом Кусто. Этим документом дайверы особенно гордятся.

В последние годы Андрей Буряк трудится на пассажирском теплоходе «Поларис». Во время антарктических круизов при каждом удобном случае он уходил под воду, чтобы полюбоваться красками подводного мира Антарктиды. На иностранных судах в таких круизах существует так называемая практика дейли-дайвинга, когда после первичного инструктажа туристы вместе с инструктором погружаются в воду с аквалангом. Это вариант для начинающих. Обычно дейли-дайвинг является частью комбинированного туристического плавания, во время которого можно полюбоваться подводным миром. Дайв-бизнес в настоящее время становится популярным среди туристов и трансформируется в большой бизнес, и Андрей мечтает о том, чтобы в круизах на «Поларисе» организовать для туристов дейли-дайвинг. Он убежден, что это не потребует больших затрат - на

судне есть компрессоры, необходимо будет только подкупить кое-какое оборудование. «А какой пиар получит от этого введения наша компания! Путевки иностранцы будут покупать с удовольствием!» - говорит моряк.

Индустрия дайвинга в мире развивается и совершенствуется. Сегодня дайвинг уже не тот, что был даже десять лет назад. Нынешние инструкторы снабжены дайв-компьютерами, которые стали обычным элементом снаряжения для подводного плавания. Дайвинг - это один из самых привлекательных видов отдыха, дающий возможность насладиться красотой подводного мира и испытать незабываемые ощущения, сравнимые только с полетом в невесомость.

Андрей Буряк - один из сильнейших дайверов России. По его наблюдениям, самый богатый подводный мир - в Баренцевом море, а самым грязным местом, где ему приходилось спускаться под воду, оказался наш Кольский залив. Но, несмотря на это, он и здесь, в Мурманске, стремится поплавать хотя бы в районе Белокаменки. Даже в зимнее время, нередко один, уходит на 15-20 метров в воду, чтобы просто отдохнуть от земной суеты. Он не мыслит жизни без погружения в голубую пучину моря. Дайвинг для него - это мир гармонии, мир, навсегда покоривший его сердце.

Валентина КАРЕПОВА.



Рыба пинагор.



Улыбайтесь, господа! Улыбайтесь...

На региональном рынке телевизионного вещания телекомпания «ТНТ-Блиц» занимает особое место, и прежде всего потому, что ее передачи отличаются позитивным отношением к существующей реальности. 2 года - для телекомпаний, как для ребенка, возраст первых твердых шагов, успешных начинаний и больших надежд на будущее. Региональная телекомпания с 15-летним стажем, войдя в сетку канала ТНТ, кардинально изменила имидж и качество выдаваемой зрителям информации. Полчасовые новости - 2 вечерних выпуска и два утренних - ежедневно информируют мурманчан и жителей области обо всем самом важном, значимом и интересном, что происходит на Кольском полуострове. В выходные зрители радуют развлекательные программы, которым нет аналогов на региональных экранах - «Такси в Мурманске» и «FRESH!». О том, что помогает коллективу телекомпании поддерживать такой боевой тонус в себе и у телезрителей, мы попросили рассказать Марину ШУВАЛОВУ, генерального директора телекомпании «ТНТ-Блиц».

- Марина Анатольевна, что, на Ваш взгляд, является главным достижением за прошедшие два года?

- Если анализировать нашу работу со стороны, можно ответить на этот вопрос по-разному. Для кого-то показательны наши награды - оценка работы, которую мы получаем от областного правительства, государственных ведомств и даже федеральных министерств. Для кого-то - финансовые результаты нашего предприятия, многие отмечают изменения в качестве наших телевизионных продуктов, новый подход к производству рекламных роликов. Но те, кто работает в этой сфере, твердо знают - главное для любого телевизионщика - зритель. За два года мы нашли своего зрителя. И это успех, который нельзя оспорить.

- Но ведь это и ответственность?

- Да, обратная сторона доверия зрителей. Мы знаем, что обмануть доверие человека, который выбрал наш канал из многих других, - неосмотрительно, а может быть, и непростительно. Мы любим, ценим и уважаем тех, кто по ту сторону экрана всегда может оценить результат нашей работы. И рады, что их число растет.

- На любом телеканале «Новости» - знаковая программа, формирующая лицо канала. Чем «Новости» на «ТНТ-Блиц» отличаются от подобных передач на других каналах?

- Любая новость, пока ее не показали по телевизору и не пропечатали в газете, - просто

событие. Поэтому мы смело можем сказать - да, мы делаем новости. Корреспонденты «ТНТ-Блиц» всегда в поиске чего-то нового, важного, необычного, а главное, интересного. Мы тщательно анализируем любую информацию, поступающую к нам в редакцию, и даже читаем объявления на остановках и фонарных столбах, прислушиваемся к «сарафанному радио» в общественном транспорте. Кто владеет информацией - тот владеет миром. Громкие слова, но они часто находят подтверждение. Объективно и оперативно - так мы подаем блюдо под названием «Новости» нашим зрителям. Любую проблему, которая поднимается и озвучивается в наших репортажах, корреспонденты «ТНТ-Блиц» стараются не только сами рассмотреть под разными углами и со всех сторон, но и донести эту многогранную картинку до зрителя. Поэтому мы сами рассматриваем под разными углами и со всех сторон, но и донести эту многогранную картинку до зрителя. Поэтому мы сами рассматриваем под разными углами и со всех сторон, но и донести эту многогранную картинку до зрителя.

- Раскройте рецепт хороших новостей. Где найти изюминку, которая привлечет зрителя?

- Быстрая реакция - один из залогов успеха любого телеканала. Иногда наши корреспонденты оказываются на месте событий даже раньше, чем представители тревожных служб. Поэтому у нас получается не только первыми узнать о чем-то новом, но и первыми преподнести эту информацию зрителям. А значит, нам легко



следовать третьему правилу - не повторять новости других компаний. Эксклюзивные сюжеты и журналистские находки - наш главный козырь. Так что фраза «Смотрите только на «ТНТ-Блиц»» практически стала нашим слоганом. «Новости» на «ТНТ-Блиц» интересны любой аудитории, независимо от возраста, пола и политической ориентации. Главное, наши зрители - активные люди, которым важно быть в курсе политических событий и решений власти, чрезвычайных происшествий и правонарушений. Но основной упор в «Новостях» «ТНТ-Блиц» сделан на экономик. Бизнес во всех его проявлениях - начиная от работы крупных градообразующих предприятий и заканчивая малыми предприятиями, которые занимаются сбором стеклотары. На примере конкретных компаний и предпринимателей мы стараемся показать, как и чем живут предприятия, как справляются с кризисом и какие планы строят на будущее.

- А как такие серьезные темы вписываются в общую канву развлекательного канала ТНТ?

- Вы знаете, прекрасно вписываются. Только не нужно быть излишне серьезным. Помните? «Улыбайтесь, господа! Улыбайтесь, ведь самые большие глупости совершаются с серьезным выражением лица». Мы умеем рассказать о проблемах так, чтобы не оставлять у зрителя чувство безысходности. Позитивный настрой - это важно. Доступно, вдумчиво, без пафоса и ненужного цинизма тоже можно излагать информацию. И мы стараемся это делать.

И, кстати, такой подход к информации идеально вписывается в нынешний лозунг ТНТ - «Лекарство от кризиса!». Кризис, как и разруха, - не в клозетах, а в головах. Если верить в свои силы, с оптимизмом смотреть вперед - первый шаг к преодолению кризиса, о котором все так много говорят, уже сделан.

- Если не возражаете, продолжим тему кризиса. Запуск новых проектов в такое вре-

мя - достаточно смелый шаг. Как вы отважились на это?

- Развлекательные продукты «ТНТ-Блиц» «Такси в Мурманске» и «FRESH!» действительно появились тогда, когда все говорили только о том, что нужно потуже затягивать пояса и сокращать производство. Но эта позиция - не для нас. Только развиваясь, можно думать о перспективах. Сейчас самое выгодное время для рывка вперед. И у нас есть для этого все условия. Мурманское телевидение зрителя не балует молодежными программами, а уж об игровых проектах - викторинах и вовсе речи нет. Мы создали продукты, не имеющие аналогов, заняли нишу, которую другие не осмеливались освоить. Согласна, смелое решение. Но оно оправдывает себя.

- Насколько успешны новые программы?

- Судите сами. В нашем «Такси в Мурманске» хотят прокатиться очень многие. Всего несколько примеров из жизни - лечащий врач спрашивает у сотрудника, нельзя ли договориться об участии в программе, клиенты нашего партнера-радиотакси настаивают, чтобы водителем был непременно Артур - ведущий программы, рассказывают, что и в детских садах маленькие мурманчане играют в «Такси в Мурманске» - задают друг другу вопросы и отвечают на них. Мы очень рады, что даем жителям нашего города возможность показать всем, что мурманчане - очень эрудированные, общительные, открытые и обаятельные люди. Ведь основное отличие нашего «Такси» от федерального - это общение ведущего с игроком. А значит, вопросы и даже денежный приз отходят на второй план.

Молодежная программа «FRESH!» выходит под девизом «Свежий взгляд». Нас смотрят те, кто живет активной жизнью с точки зрения развлечений, молодежной культуры и всего, что с ней связано. В программе - дневник клубной жизни, интервью с приезжими звездами, рассказ о модных новинках, будь то автомобили, компьютерная техника или одежда, информация о современных направлениях фитнеса и другого активного отдыха. Изюминкой программы стала работа авто- и ведущих. Они, по сути, являются героями всех репортажей, самостоятельно пробуют все, что затем рекомендуют зрителям. Еще одна особенность - ведущие не боятся показаться смешными. Так исчезает ненужный пафос в обращении с экраном и появляется легкость в общении.

- Кроме больших телевизионных проектов телекомпания «ТНТ-Блиц» известна и как мастер «жанра малых форм». Я имею в виду рекламные ролики. Насколько



освоен этот жанр и можно ли говорить об успехах?

- Об успехах лучше рассказывать нашим клиентам, которые их добиваются благодаря эффективной рекламе. Есть правила, по которым мы работаем. Первое - уметь «слышать» клиента и мастерски воплощать в конечном продукте все его пожелания. Второе - достигать поставленной цели. Мы производим качественный рекламный продукт, учитывая при этом массу аспектов - соблюдение законов РФ, современные модные тенденции, направленность телевизионного канала, на котором будет размещаться ролик, и обязательно - целевую аудиторию, то есть возраст, социальное положение тех, на кого рассчитана реклама. Над производством роликов работает команда профессиональных режиссеров, сценаристов, операторов, работающих на профессиональной современной технике. Все это позволяет гарантировать качество. О том, что нас отличает от конкурентов четкое соблюдение сроков выполнения работ, я думаю, и говорить не стоит. Пунктуальность - не просто вежливость королей, а необходимое условие нашей работы.

- В самом начале беседы Вы упомянули о наградах телекомпании «ТНТ-Блиц». Давайте вернемся к этой теме.

- В день рождения принято подводить итоги. Пусть и возраст у «ТНТ-Блиц» небольшой, мы уже успели добиться признания. Не стоит, наверное, перечислять все наши дипломы. Расскажу только о последнем достижении. Министерство экономического развития Российской Федерации и Торгово-промышленная палата присудили телекомпании «ТНТ-Блиц» Гран-при на Всероссийском конкурсе СМИ «Экономическое возрождение России». Такое название конкурса мне кажется обнадеживающим. А наш успех, уж простите за прямоту, закономерен. Мы сделали все, для того чтобы заслужить его. И, надеюсь, не только внимание, но и любовь наших зрителей. Эти чувства взаимны.

Ирина БАЛАШИНА.





Вспомним моряков поименно

Губанов Сергей Поликарпович (1913-1981)



Трудовую деятельность начал рабочим в 1934 г. в Ростовской геодезической конторе. В 1939 г. окончил в Ростове-на-Дону морской техникум по специальности «судовождение» и получил диплом капитана дальнего плавания. После окончания техникума с 1939 по 1942 гг. плавал на судах Черноморского нефтеналивного флота в должности 4, 3, 2-го помощника капитана. С 1942 по 1946 гг. работал в Мурманском морском арктическом пароходстве 3, 2-м, старшим помощником капитана на ледоколах «Таймыр», «И. Сталин», ледокольных пароходах «Сакко», «Дежнев».

С 1947 г. - капитан пароходов «Верещагин», «Кузнецкой», «Сакко», «Могилев». Во время работы капитаном парохода «Сакко» неоднократно заносился на Доску почета пароходства, экипаж получал вымпел Советов Министров СССР. В 1953 г. был назначен капитаном дизель-электрохода «Лена», который открывал арктическую навигацию на остров Шпицберген. Хорошо знал условия плавания в Арктике и успешно выполнял все рейсовые задания по перевозке грузов. С 1960 по 1969 гг. - капитан пароходов «Сухуми», «Сталинабад», «Тбилиси», «Володарский», «Леваневский», дизель-электрохода «Днепротэс», «Ангартэс» и др. В 1969 г. переведен в Грузинское морское пароходство.

Награжден медалями «За оборону Советского Заполярья» (1945), «За победу над Германией» (1945), «За трудовую доблесть» (1953).

Миминошвили Георгий Иванович (1926-2004)



Почетный полярник.

В 1941 г. поступил на работу в военный порт г. Батуми, где трудился в должности рулевого матроса до 1945 г. Затем был призван на службу в Военно-морской флот. В учебном отряде (г. Севастополь) окончил электромеханическую школу. После ее окончания в октябре 1945 г. был направлен на работу в Архангельскую контору Главного управления Северного морского пути. Плавал машинистом на ледоколе «Монкальм», пароходе «Верещагин», на ледоколах «Ленин», «Илья Муромец», «Ермак». С 1957 г. - моторист дизель-электроходов «Ангара», «Байкал». С 1959 по 1980 гг. - моторист, старший моторист дизель-электрохода «Обь». Участник семнадцати антарктических экспедиций на дизель-электроходе «Обь». Принимал активное участие в строительстве советских научных станций: «Лазарев», «Молодежная», «Беллинсгаузен», «Ленинградская». В 1973 году, во время 90-дневного дрейфа дизель-электрохода «Обь» во льдах Южного океана, участвовал в работах по укреплению корпуса судна от воздействия льда, что способствовало сохранению судна, обеспечению его безопасности и благополучному завершению дрейфа. С 1981 г. по 1985 г. - старший моторист дизель-электрохода «Лена», теплоходов «М. Стрекаловский», «Капитан Чухчин», «Архангельск».

Награжден орденом Октябрьской революции, медалями «За оборону Кавказа», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина» (1970), юбилейной медалью «150 лет открытия Антарктиды русской высокоширотной морской экспедицией» (1970).

Шекк Владимир Константинович (1925-2009)



С 1940 по 1942 г. работал слесарем на Одесском станкостроительном заводе. В 1942 г. добровольцем ушел на фронт. Окончил Чкаловское летное училище, отучившись 6 месяцев, и до окончания Великой Отечественной войны воевал в звании воздушного стрелка. Участвовал в освобождении Варшавы, Праги. После окончания мореходной школы с 1946 г. по 1951 г. работал на теплоходах «А. Ушаков», «Лермонтов», «Петродворец» Черноморского и Сахалинского пароходств в должности коцгара, боцмана, моториста, старшего моториста. В 1954 г. переехал в Мурманск. До 1956 года работал на Мурманской судовой верфи художником, токарем, слесарем, затем художником во Дворце культуры имени С.М. Кирова, ДOME культуры железнодорожников и ДOME культуры моряков. В Мурманское морское пароходство поступил в 1976 году на должность инженера-технолога, затем работал 3-м механиком, наладчиком КИПиА 6-го разряда Базы технического обслуживания флота. При его непосредственном участии и по его эскизным проектам был создан в пароходстве музей истории освоения Арктики, значок «Ветеран Мурманского пароходства», старая эмблема пароходства. Он был участником создания на Пяти Углах города Мурманска композиции «Победителям полюса», посвященной рейсу атомного ледокола «Арктика» на Северный полюс. Благодаря его талантивному участию в художественном оформлении подразделений и служб пароходство неоднократно получало призы за эстетическое оформление. В 1993 г. переведен в ОАО «Мурманское морское пароходство» сначала на должность художника в управление маркетинга и внешних связей, затем художника отдела рекламы и PR-управления общественных связей департамента социальной политики ОАО «ММП».

Награжден орденом Красной Звезды (1945), двумя орденами Отечественной войны (1944) и двенадцатью медалями: «За отвагу» (1945), «За боевые заслуги» (1945), «За освобождение Варшавы» (1945), «За освобождение Праги» (1945) и др.



Южная Норвегия - рай на земле!

Воды на планете много больше, нежели тверди, что подтверждало обилие голубого цвета, наблюдаемого из космоса. Потому уважающие себя государства имеют большой, серьезный и разнообразный флот. А поскольку флот - это производство с повышенной опасностью, то и требует подготавливаемых, преданных выбранной профессии специалистов. Вот как подметил суть морской службы писатель, а в прошлом моряк, Виктор Конекский. «И парус, и железо требуют от экипажа тщательных, аккуратных, монотонных, предусмотрительных забот - иначе всех ждет гибель. Длительные заботы мы способны вынести только в том случае, если привязаны к предмету забот не за страх, а за совесть и любим его взыскательно...»

Конечно, это не говорит о том, что у моряков совсем уж не было минут отдушины. Работа в торговом флоте обогатила яркими впечатлениями. Континенты, города и страны мелькали, словно в цветном калейдоскопе! Но вот если бы меня спросили: «А скажи-ка, морячок, что больше всего тебя задело за тридцать лет плавания на судах Мурманского морского пароходства, что оставило в душе на долгие годы, какие-то края на нашей матушке-Земле запомнились более всего?!» По прошествии десятилетий, когда в памяти все улеглось по полочкам и нет нужды выбирать между красотами мира, я бы уверенно сказал: «Живописная природа южной Норвегии: скалистое побережье, многочисленные фьорды с водопадами и прилегающая к ним местность с цветущими фруктовыми садами!»

Насколько норвежцы любят природу, говорят то, что они не увлекаются строительством домов в городах. Большая часть жилой территории расположена на девственной природе. Окрашенные в белый цвет

домики, словно птичьи гнезда среди скал и цветущих палисадников, заставляли поверить в рай на земле...

Не счесть, сколько раз доводилось проходить вдоль побережья Норвегии, возвращаясь в порт приписки, Мурманск. Всякое бывало: в жестокий шторм прятались в шхерах Скандинавского полуострова, приходилось оказывать помощь терпящим бедствие коллегам. Северо-западное побережье Норвегии имеет свои краски, свой пейзаж и климатические отличия. Это и северное сияние, и живописные Лофотенские острова, и покрытые вечным снегом вершины на мысе Нордкап. В разгар полярной зимы нам приходилось укрываться от урагана за грядой острокопечных мрачных скал. Здесь совершенно не слышно бушующего моря, спокойной выглядела водная гладь. Контраст был поразительный! В разгар полярной ночи - абсолютно темно, если не считать огоньки небольшого прибрежного поселка. Но что удивило, так это освещенная горнолыжная трасса на заснеженных склонах! А ведь со слов норвежского лоцмана, проживало там всего лишь несколько десятков человек. Так вот и живут норвежцы в этих холодных северных краях, компенсируя пребывание в суровом климате максимумом создаваемого комфорта. Стоит ли удивляться, что спортсмены-лыжники этой страны не раз доказывали свое превосходство в мире!..

Но вот южная Норвегия - это немного другой расклад. Здесь сравнительно теплее, чем на севере страны, а значит, богаче растительность и животный мир. Во время практики мне запомнился рейс на питерском лесовозе «Брянсклес». Лескругляк выгружали в заполненном водой и окруженном острыми скалами акватории. Судовыми стрелами баланс опускали прямо в огороженную водную акваторию бухты. А местность вокруг - просто залюбуешься! Небольшие одно-

этажные домики поселка, расположенные на склонах гор, утопали в цветах. Норвежцы приветливо улыбались и кивали головами. Причем сколько бы раз мы ни проходили мимо домика, точно так, как седовласые отцы в каракулевых папах на Кавказе!

Удивительный рейс в южную Норвегию запомнился не только окружающим сказочным пейзажем, но и необычной рыбалкой. В бухту зашел огромный косяк трески - вода покрылась бурунами! На корму судна сбегались любители рыбной ловли, какая случается раз в жизни. Треска хватала голые крючки, рыбу дергали за спинку, хвост. Несколько бочек, срочно доставленных на корму, быстро заполнились рыбкой. Свежая тресочка в жареном, вареном и прочем виде, а также уха на обеденных столах экипажа напоминали «рыбные дни», практикуемые в общественных столовых тех времен. Очень жаль, что не было у нас солемальцев, то бишь моряков из Архангельска. Треска для них - первейшее блюдо! Особенно уважают рыбу, имеющую небольшую запашок... специфический. Такие они, архангельские ребята, уж мне-то довелось с ними работать...

В памяти, конечно, остались и обитатели прибрежной Норвегии, с которыми нам приходилось общаться. Это моряки, спортсмены, рыбаки, китобои, добытчики нефти и газа. Норвежцы вполне соответствовали образу потомков викингов - смелых, сильных людей, которые не просто уживались с суровой природой, они были как бы ее частью. Вот почему запали в душу эти люди и Норвегия, которую с удовольствием посетил бы еще раз. Только теперь в качестве не обремененного службой моряка, а туриста, чтобы поближе познакомиться с этой замечательной страной и ее мужественными людьми...

Феликс ЦЫГАНЕНКО.



К юбилею компании

Капитаны «Ермака»

(Окончание. Начало в предыдущем номере.)

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.

После войны было принято решение направить ледокол на переоборудование в Бельгию. Сорокин перешел на другой ледокол: преклонный возраст и плохое здоровье не позволили ему согласиться на длительную заграничную командировку. В командование вступил Б.Н. Макаров: в свое время он несколько лет плавал на ледоколе в должности штурмана и хорошо знал судно.

С 1950 года ледокол был приписан к Мурманскому порту и находился в ведении Мурманского пароходства. После ремонта он выглядел как новый, сиял свежей краской. На капитанский мостик вновь вернулся Михаил Яковлевич Сорокин, несмотря на свои 70 лет, он был еще энергичен и бодр.

Правда, уже в апреле 1951 года М. Сорокин ушел на ледокол «Сибиряков». Экипаж тепло прощался с любимым капитаном. А через десятки лет в

Мурманск пришел ледокол, носящий имя легендарного капитана.

На смену Сорокину на «Ермак» пришел Герман Васильевич Драницын. Этот еще молодой моряк имел большой опыт полярных плаваний и обладал качествами незаурядного капитана. Он много лет ходил на зверобойных судах в Баренцевом и Карском морях, прошел ледокольную практику у В.И. Воронина. Несколько лет Драницын командовал линейными ледоколами отечественной постройки и по праву считался одним из лучших ледокольщиков.

Скромный, немногословный, несколько замкнутый, он все знания и энергию отдавал любимой работе. Сейчас на трассах Северного морского пути гордо несет имя капитана дизель-электрический ледокол «Капитан Драницын».

Всего 2 года работал на «Ермаке» капитаном Константин



Г. В. Драницын.



Д. Н. Чухчин.



Ю. К. Хлебников.

Константинович Бызов. До этого он около 10 лет командовал ледоколами «Микоян» и «Северный ветер». Арктику он хорошо знал. Тогда на «Ермаке» был впервые установлен радиолокатор, на верхнем мостике установили 2 новых прожектора с выносными станциями управления. О них мечтали ермаковцы. Ледоколу был придан вертолет Ми-1. Для него на корме оборудовали посадочную площадку.

Вскоре Бызов получил назначение в Финляндию - наблюдать за постройкой новых ледоколов, капитанский мостик «Ермака» занял Дмитрий Николаевич Чухчин, который уже несколько лет работал на ледоколе дублером капитана, затем был капитаном-наставником ледокольного плавания. Чухчин прошел суровую морскую школу: потомственный моряк-номер, он уже в 12 лет ходил с отцом на паруснике; много лет работал на зверобойных судах, был военным командантом теплохода «Старый большевик» в историческом рейсе каравана PQ-16.

При капитане Чухчине экипаж «Ермака» принимал участие в смотрах экономии топлива, изобретательства и рационализации и всегда занимал первые места. На судне всегда были чистота и порядок, начиная с балластных систем и кончая жилыми помещениями и палубами. Капитан сумел сплотить экипаж. Моряки знакомились с историей и традициями ледокола. С первых дней им прививали чувство уважения к судну. С каждым годом все больше моряков учились в заочной школе и высших учебных заведениях. Ермаковцы не хотели уходить с ледокола даже на суда заграни-

плавания. Тогда экипаж взял шефство над детским домом города Киров. Моряки ежегодно навещали детей, рассказывали о ледоколе, об Арктике, организовывались и ответные визиты детей на «Ермак».

В 1963 году ушел на пенсию капитан Чухчин, оставив о себе добрую память и множество благодарных учеников. Его именем назвали теплоход, который сегодня перевозит грузы по ледовым трассам, проложенным «Ермаком».

Юрий Константинович Хлебников. Это имя замыкает список знаменитых капитанов «Ермака». Более 60 лет его жизни было связано с Арктикой. В архипелаге Известий ЦИК в Карском море расположен остров Хлебникова. Его именем назван мыс в заливе Русская Гавань. На трассах Севморпути работает ледокол «Капитан Хлебников». Судьба этого человека полна драматизма, героических открытий и разочарований. Сам факт рождения в Варшаве в семье дворянина создавал ему немало проблем. После окончания кадетского корпуса он плавал коچهгаром на пароходе «Генерал Суворов», затем был мобилизован белыми в Онежскую военную флотилию, но в итоге остался в Архангельске, работал в торговом флоте. Ученик Воронина, он был старпомом на «А.Сибирякове» во время его исторического плавания в 1932 году. Он надеялся, что трудом своим доказал преданность стране, но в 1948 ему припомнили дворянское происхождение. 8 лет Юрий Константинович провел в лагерях Воркуты, а после реабилитации он пришел капитаном на «Ермак». Это была 62-я

навигация ледокола. Капитан был всего на полгода младше судна. «Пока никто не жалуется ни на меня, ни на ледокол», - говорил он шутя. И лучшим подтверждением явилось то, что «Ермак» был награжден Вымпелом Совета Министров СССР и ВЦСПС. В 1965 году Хлебников перешел на работу в Тикси на новый ледокол.

Были на «Ермаке» и другие капитаны. Говорят, что последний (не буду называть его фамилию) запустил все хозяйство. Потемнела палуба ледокола, перестала сверкать металлическая отделка, на швартовых стальных концах не стало видно клетневки.

На смену паровому флоту пришел атомный. Уже бороздил трассы Арктики первенец атомного флота - атомоход «Ленин». Сейчас мало кто помнит, как умирал «Ермак». Его сожгли 17 декабря 1965 года на корабельном кладбище в Мурманске. Вспоминают, что Юрий Сергеевич Кучиев плакал, увидев, как горит «Ермак». Знаменитых капитанов, командовавших «Ермаком», сегодня нет в живых. Последним в Москве умер Константин Константинович Бызов. В Мурманске еще живут несколько человек из последнего экипажа «Ермака». Это благодаря их воспоминаниям оформлена в музее Мурманского морского пароходства выставка о «дедушке» ледокольного флота и его людях. История «Ермака» органично вплетена в историю нашей компании. Вспоминая о «Ермаке», мы вспоминаем героические будни его экипажа - одну из исторических страниц Мурманского морского пароходства.

Валентина КАРЕПОВА.





Индия заложила киль своего первого авианосца

На судостроительной верфи Cochin Shipyard Ltd (CSL) в Кочине, что на юге Индии, состоялась торжественная закладка первого индийского авианосца.

Проект авианосца разработан специальным Бюро при ВМС Индии. Длина нового корабля составит 260 метров, а ширина - 60 метров, он будет иметь две взлетные полосы и одну для посадки с тремя тормозными устройствами.

Министр обороны Индии Аракпарамбил Куриан Энтони назвал момент историческим. «Это века в морской истории страны, которую следует отметить отдельно, - подчеркнул он. - Благодаря этому проекту Индия станет четвертым участником престижного клуба стран, которые разрабатывают и строят авианесущие корабли водоизмещением более 40 тысяч тонн».

Корабль, способный нести на борту до 30 самолетов и вертолетов, должен стать вторым авианосцем на вооружении Индии. Как ожидается, к этому моменту состоящий на вооружении Индии авианосец «Вират» будет уже списан, а на смену ему в 2012 году придет «Викрамадитья» (бывший «Адмирал Горшков») - советский тяжелый авианесущий крейсер. Сейчас он проходит модернизацию на российской судовой верфи «Севмаш» по заказу Индии. Первый индийский авианосец планируется комплектовать российскими палубными истребителями МиГ-29К, вертолетами радиолокационного дозора Ка-31 и индийскими легкими многоцелевыми истребителями «Теджас».

Европарламент ужесточает правила судоходства

Европарламент принял пакет законов о безопасности на море «Эрика-3». Эти документы вводят жесткие ограничения в сфере морского судоходства, с тем чтобы избежать техногенных катастроф, подобных крушению у атлантического побережья Европы танкеров «Эрика» в 1999 году и «Престиж» в 2002 году.

В отличие от предыдущих двух пакетов законов серии «Эрика», вводящих частичный характер ответственности, новые положения предусматривают ответственность по всей цепочке - от владельца перевозимых опасных веществ до хозяина корабля и управляющей им компании.

Теперь согласно принятым положениям с 2011 года инспекциям в ЕС подлежат все суда, заходящие в порты сообщества либо находящиеся на стоянке в прибрежных водах. Судам, состояние которых будет признано не соответствующим нормам безопасности, дальнейший заход в порты Евросоюза может быть навсегда запрещен.

Также инспекционные проверки состояния безопасности флотов будут проведены во всех гражданских флотах государств ЕС, учитывая при этом, что ряд стран в настоящее время без особых проверок предоставляют свой «удобный флаг» различным судам, состояние которых практически не контролируется ими в дальнейшем.

Согласно новым законам владельцы особо крупнотоннажных судов должны будут заключать теперь на них страховые договоры, предусматривающие возмещение ущерба физическим лицам в случае катастрофы. Такие страховые договоры должны быть оформлены не позднее конца 2016 года. При их отсутствии корабли будут удаляться из акватории портов, о чем будут информироваться и другие государства.

Во всех странах теперь будут созданы независимые организации, которым предстоит обеспечивать отвод терпящих бедствие судов в специально предназначенные для этого порты, а также инициировать процедуру оказания срочной помощи. Закон вводит и правила ведения следствия по происшедшим катастрофам.

Закон, однако, в отличие от того, что планировали его разработчики, значительно ограничил сумму денежных компенсаций, выплачиваемых физическим и юридическим лицам, пострадавшим от загрязнения, вызванного катастрофой на море или в порту. Также закон не обязывает государства ЕС присоединяться ко всем существующим международным договоренностям в сфере обеспечения безопасности на море.

По материалам информагентств.



Пусть не гаснет блеск в глазах



За любимой работой.

Я посмотрела на карту и спросила Антонину Павловну:

- Во многих странах побывали? Береговые подруги, наверное, лягушкой-путешественницей называли?

- Конечно, величали. Но путешественницей я стала еще задолго до моря, - с улыбкой ответила мне она и провела рукой по карте вдоль всего Советского Союза, аж до самой Камчатки.

Да-да, жизнь забросила Тоню и туда, на Камчатку. Тогда девочкам из деревни трудно было вырваться на учебу или на работу в город. Вот она и завербовалась на Камчатку. Это и был выход...

Завербовалась она на рыбу, но рыба не пошла. И все завербованные разошлись кто куда. Тоня стала работать дояркой - доила коров и заготавливала в лесу для них сено. Жили в шалашах, иногда было очень страшно, случалось, что на коров нападали медведи.

Там, на Камчатке, Тоня вышла замуж. А рожать ребенка, своего сынулю Сашеньку, приехала в родное Ставрополье, в село Грушевое, где жили тогда ее родители: мама Александра Григорьевна и папа Павел Петрович.

Когда Саша немного подрос, Тоня стала работать в Ставрополе. Там хозяйка квартиры рассказала ей об удивительном городе Мурманске, где и работы много, и жилье легче получить, и живут люди хорошо...

Захотелось в Мурманск. Родители отпустили, но Сашеньку оставили у себя. Однако жизнь в Мурманске началась не слишком удачно - в дороге у нее украли все документы ну и деньги, конечно. Оказавшись в чужом городе без того и другого, прямо скажем, несладко. Потом повезло: приняли техничкой в школу. А когда оформили документы и где-то через полгода выдали характеристику в школе, пришла в кадры парохозяйства (была у нее такая задумка, когда ехала в Мурманск).

В парохозяйство взяли временно на арктическую навигацию д/з «Лена» прачкой: белье стирала и убирала каюты. Коммуникабельная, добрая, приветливая женщина быстро стала своей в морском коллективе. Работала добросовестно, с народом не конфликтовала. Если только...

Везли на «Лене» свиней в Арктику. Одна свинья опоросилась. Свиньи почти всех поросят затоптали. Остались два поросенка. Тоня взяла их себе.

- У меня в прачечной был стол. Я их там и держала, - вспоминает Антонина Павловна. - Я их каждый день купала. Молоко брала для них в артелке. Я их купаю, а они

визжат. Мужики мне стучат: «Чего ты с ними делаешь?» А поросята росли. Скоро такими крепышами стали!

А перед 7 ноября я убираю каюту старпома, вдруг заскакивает матрос Александр Васильевич: «Тоня, беги, там твоих поросят!..» Я бегу туда. Поздно!

На праздничный стол подали поросят. Почетный кусок дали мне. Но разве я могла его есть? Это же были мои поросята...

Когда с «Лены» давали характеристику на визирование, там была строка: «Побольше бы нам таких, как Антонина Терская».

- Животных я любила с детства - это у меня наследственное, - вспоминает Антонина Павловна. - У нас в деревне во время войны немцы стояли. И в нашем доме жили немцы. По всем домам хватили свиней, кур, гусей...

А у нас куры жили в землянке - мама заложила ее целым стогом сена, чтоб немцы не увидели. А петух, он ведь хоть раз да ночью по привычке закричит. Немец один все ходил по двору и приглядывался. Но не понял. Так немцы ушли, а наши куры остались!..

А еще помню, как после их отхода я домой змеей таскала. Воронки от снарядов травой заросли. Рукой проведешь, а там змея. Я ее в тряпку заверну и к себе на печь тащу - игрушек-то тогда не было. Мама как-то увидела, чуть сознания не лишилась. А я сейчас думаю, что это уж было...

Взрослели мы рано. Нас было трое детей в семье. И в сорок пятом родилась двойня, - продолжает свой рассказ Антонина Павловна. - Мне было шесть лет, когда меня оставляли нянчиться с ними. Маме только раз в неделю давали выходной. Поэтому так рано я научилась все делать сама: и воду носить, и пеленки двойняшкам стирать.

В школе училась очень легко. У нас на квартире учительница жила и до школы научила меня читать. А когда я впервые в школе написала слово «мама», то вскопчила и закричала: «Ура!». В деревне школа была до четвертого класса, а потом мы учились в интернате. Нас возили туда, а обратно, в субботу, шли пешком 15 километров. В воскресенье нас отвозили обратно. Однажды, идя домой, попали в такую метель, что чудом спаслись, но пообморозились все. Эта закалка тела и характера очень помогла потом в жизни не пасовать перед трудностями.

Была я дневальной и буфетчицей на многих судах и пекарем на теплоходах «Юта Бондаровская», «Толя Комар», «Галя Комлева». Получилось это случайно - наша пекарка заболела, и пришлось мне ее заменить. А потом уже направляли на другие суда пекарем. Ребятам нравилось, как я пеку хлеб. И выпечкой воскресной всегда были довольны. Ставила им и квас. Иногда делала торты.

Но однажды под Новый год решила сделать шесть тортов. На каждый стол с разным рисунком. Нелегко мне они достались! Я же не художник. Больше суток на ногах была. Зато как все были довольны.

- Антонина Павловна, было ли какое событие в рейсе, которое приятно вспомнить? - спросила я ее.

- Конечно, - восторженно ответила она. - И не одно! Ну вот, например, стояли на Кубе. А у них в этот день праздновали День матери. Так кубинцы пришли с цветами и красивой открыткой поздравить меня, так как я была единственной матерью на судне. Очень было приятно.

Бывали и огорчения... Помню, стояли мы в Архангельске. Вдруг из дома приходит радиограрма: «Сашу (сына) забирают в армию». Я так расстроилась, проревела всю ночь. А утром пошла к капитану. И...

радость: меня отпустили! Полетела домой. Успела. Еще десять дней побыла с сыном - почему-то задержалась их отправка.

Сын Саша отслужил в армии, приехал в Мурманск, работал в нашей мурманской милиции. Женится. Родили с Леной двоих дочерей: Оксану и Яну. Яночка мой самый близкий гость и друг. Любит у бабушки поесть что-нибудь вкусненькое. Частенько ночевала у меня - почти каждую неделю. А сейчас уже у Оксаны появилась дочь Эвелина, которая сделала меня прабабушкой. Вот такая «богатая» наша семья!

Друзья были и в море, и на берегу. Но было нас трое неразлучных: Марина Алексеевна Джигоева, Зинаида Пантелеевна Наумкина и я. Мы (в нашем узком кругу) звали друг друга Марсевна, ЗПТ и Антон (я). Такие «подпольные» клички долго у нас держались. Пока не погибла одна из нас...

В общей сложности проработала я на флоте 34 года и восемь месяцев. И всегда ко мне хорошо относились моряки. Даже если поругивала кого-нибудь... «Тоня, почему тебе все прощают?» - удивлялись женщины.

А один капитан, когда ему сказали: «Почему вы ее держите (мне уже было около шестидесяти), когда молодежи полно?», ответил: «Молодежи полно, но Антонину Павловну держу потому, что с ней в рейс идти надежно: не будет ни сплетен, ни склок, всегда будет выполнена работа невзирая на погоду и состояние здоровья».

Вот такая она, Антонина Павловна Терская! Морская со стажем. Ветеран труда ММП. Всегда веселая, добрая, с блеском в глазах.

Светлана РЫЖОВА.
Фото из семейного архива
Антонины Терской.



Антонина Терская на Камчатке.



Готова к встрече праздника.



Поздравляем милых дам



Николай Хвост.

Накануне 8 Марта большой зал Дворца культуры имени С.М. Кирова заполнили нарядные, улыбающиеся представительницы слабого пола - ветераны ОАО «Мурманское морское пароходство».

От имени руководства и всего коллектива поздравить присутствующих пришел Николай Хвост, начальник службы кадров.

- Сегодняшний праздник - это еще один прекрасный повод сказать вам спасибо, - отметил Николай Хвост. - За то, что вы были с предприятием в трудные послевоенные годы, помогли не просто выстоять, а стать ведущим судостроительным холдингом страны, за традиции, которые вы создали.

В адрес ветеранов на празднике звучало много добрых слов, пожелания счастья, здоровья, долгих лет жизни. Весь вечер коллективы художественной самодеятельности выступали перед собравшимися. Но основное, для чего приходят ветераны, - это общение. Общались с удовольствием, ведь каждой из женщин надо было рассказать подругам о себе, своей жизни, послушать старых друзей.

Как отметил в интервью нашему корреспонденту Николай Хвост, Мурманское морское пароходство всегда было социально ответственной компанией.

Валентина КАРЕПОВА.



Добро пожаловать, будущие моряки!

28 февраля в Мурманском филиале ГМА имени С.О. Макарова традиционно прошел день открытых дверей. На встречу с будущими абитуриентами и их родителями пришли и представители ОАО «Мурманское морское пароходство».

- Буквально неделю назад я вернулся с распределения молодых специалистов ГМА в Санкт-Петербурге, - рассказывает заместитель директора департамента социальной политики Игорь Шавро. - И очень приятная картина: порядка 7-8 молодых специалистов-судоводителей в мае-июне приезжают в Мурманское морское пароходство. Также приезжают молодые специалисты-механики. Все они за это время прошли практику на судах Мурманского морского пароходства и возвращаются по распределению работать сюда, все очень довольны. Но учеба в академии дается непросто. Большие требования здесь к дисциплине, к знаниям.

С большим интересом пришедшие выслушали начальника отдела перспективной подготовки персонала Ирину Грому. Ирина Семеновна рассказала о программе целевого набора, которая уже долгое время успешно действует в ММП.

- Ребята, поступившие на целевые места Мурманского морского пароходства, знают, что на протяжении всего учебного процесса они будут обеспечены информационной поддержкой и плавательной практикой, твердо зна-



Заместитель директора департамента социальной политики ОАО «ММП» Игорь Шавро (справа) и директор филиала «Макаровка» Роман Рябенко.

ют, что по окончании учебы они не останутся на улице, а все будут трудоустроены.

Особое внимание Ирина Семеновна заострила на необходимости владения английским языком на хорошем уровне, напомнив, что моряк - это профессия международная.

- Еще есть время подготовиться. Постарайтесь не упустить его, - советovala она. - Хорошие знания по таким предметам, как математика и физика, также пригодятся. Ну и лишним будет напомнить о важности умения жить в коллективе и навыков самостоятельного обслуживания. Мы не раз сталкивались с тем, что для некоторых курсантов первым настоящим испы-

танием становится первое же задание: пришить лычки к новенькой форме.

О том, какие преимущества дает целевой набор, не понаслышке знает и директор филиала «Макаровка» Роман Рябенко.

- Я сам поступал учиться по целевому набору еще в 1989 году. С гордостью могу сказать, что в нашей академии недобора курсантов не бывает. Во многом именно благодаря тому, что такие предприятия, как Мурманское морское пароходство, невзирая ни на какие общемировые трудности уделяют пристальное внимание не только обновлению флота, но и подготовке молодой грамотной смены.

Дарья КУЗНЕЦОВА.



Память об ушедших

Печальные вести приходят в Совет ветеранов ОАО «ММП». Годы берут свое, и уходят из жизни участники Великой Отечественной войны, ветераны, верой и правдой служившие нашему Отечеству, морскому флоту и родному предприятию.

9 октября 2008 года на 82-м году скончалась Тишинина Палагея Тихоновна, участница трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, ветеран труда, отработавшая бухгалтером в пароходстве 24 года. В последние годы Палагея Тихоновна проживала в Великом Новгороде.

7 ноября 2008 года на 76-м году ушел из жизни мурманчанин Журавлев Борис Павлович, маляр Базы технического обслуживания флота, ветеран труда, отработавший в пароходстве 42 года.

1 марта на 83-м году жизни скончалась Иутинская Зинаида Петровна, участница трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, гладильщица механической прачечной, отработавшая в пароходстве 21 год. В последнее время Зинаида Петровна жила в Вологде.

11 марта на 80-м году жизни не стало мурманчанина, моториста 1-го класса Скокле-ва Виктора Дмитриевича, ветерана труда, отработавшего в пароходстве почти 44 года.

13 марта на 82-м году умер мурманчанин Щепеников Алексей Анатольевич, участник трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, слесарь ДМО «Морьяк», ветеран труда. Он отработал в компании 51 год.

Добрая память об ушедших надолго останется в наших сердцах. Пусть земля им будет пухом.



День смеха/День дурака

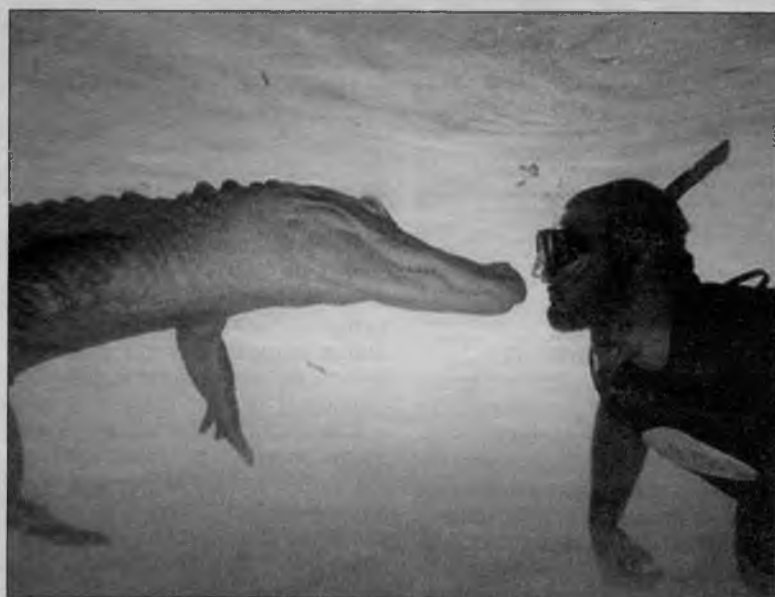
Обычай веселиться и обманывать друг друга 1 апреля существует во многих странах. Этот день называют Днем дурака или Днем смеха и отмечают, несмотря на то, что он не внесен ни в один официальный календарь знаменательных событий.

О том, откуда возникла традиция отмечать 1 апреля День смеха, существует несколько версий:

- в Европе традиция первоапрельских шуток и розыгрышей появилась в XVI веке во Франции. В 1564 году Карл IX издал указ, предписывающий перенести Новый год с 1 апреля на 1 января, тем не менее многие французы продолжали праздновать Новый год 1 апреля. Чтобы изжить старые традиции, их стали разыгрывать, подшучивая, дарили им пустые подарки и называли «первоапрельскими дураками»;

- многие приписывают зарождение праздника Древнему Риму, где 17 февраля отмечали Праздник глупых;

- также бытует мнение о том, что День шутиков возник при непосредственном участии неаполитанского короля Монтеррея, которому в один из праздников приготовили блюдо из рыбы. Понравившееся угощение Монтеррей запросил через год на тот же праздник, но такой рыбы не нашлось, и повар решил приготовить похожую рыбу аналогичным образом. Однако король заметил подме-



ну и рассмеялся. Так, согласно легенде, зародилась традиция шутить 1 апреля.

Широкую распространенность праздник смеха приобрел в 18-м веке. И вот уже в течение многих столетий практически во всех странах мира шутики не упускают случая посмеяться над своими друзьями 1 апреля.

Когда и кем этот праздник был завезен в Россию, точно не известно, по мнению многих историков и этнографов, празднование 1 апреля - отголосок языческого обряда в честь прихода весны. Боясь старухи-зимы, желая ее скорее спроводить, наши предки переодевались в шкуры зверей, надева-

ли маски, чтобы она не узнала обидчиков, с песнями и плясками сжигали ее чучело и встречали красавицу-весну. Кроме того, на Руси считали, что 1 апреля просыпается злой бес, и потому нужно всячески обманывать друг друга, чтобы сбить его с толку.

Современные традиции празднования Дня апрельских дураков в разных странах очень отличаются друг от друга. В Англии принято разыгрывать друг друга только до 12 часов дня, а жертв обмана называют «болванами». В Америке на 1 апреля распространены маленькие безобидные шутики типа «у тебя шнурок развязался». Школьники шутят друг над дру-

гом, уверяя, что отменены все уроки, а если жертва «попадает», шутик восклицает: «April Fool (Апрельский дурак)!»

Известны также и масштабные первоапрельские розыгрыши и мистификации, которые проводились через средства массовой информации. Так, 1 апреля 1957 года компания «Би-би-си» запустила в эфир сообщение о небывалом урожае пасты в Швейцарии. Кадры демонстрировали работу крестьян, собирающих на полях вареные спагетти. В редакцию поступило много писем с просьбой выслать рассадку. И лишь немногие с растерянностью признавались, что ранее думали: пасту изготавливают из муки.

В нашей стране принято подшучивать над друзьями, членами семьи, коллегами. Эти шутики обычно срабатывают, если человек забыл, какой сегодня день. Традиционное выражение в этот день - «У вас спина белая» или «У тебя шнурки развязались!». Тем не менее, если вы решите подшутить над своими друзьями, помните неписаное правило первоапрельских розыгрышей: никогда не касайтесь вопросов, связанных с «большими проблемами» того или иного человека, со здоровьем и жизнью.

По материалам
информагентств.



Детенышей тюленя в Белом море защитят спутники

В конце февраля вступили в силу подготовленные Росрыболовством «Правила рыболовства для Северного рыбохозяйственного бассейна», которые запрещают добычу самок на детных залежах и бельков (детеныша гренландского тюленя в возрасте до двух недель) на всей акватории Белого моря, а также ограничивают по срокам добычу детенышей тюленя возрастом старше двух недель (серок).

«Российские технологии оперативного спутникового мониторинга, отработанные Центром «СканЭкс», позволяют в режиме реального времени отслеживать и предупреждать нежелательные явления», - говорится в сообщении ИТЦ «СканЭкс».

Численность популяции тюленя в Белом море в последние годы стремительно снижалась из-за уменьшения площади и толщины льда, позднего становления ледовых полей, на которых тюлени размножаются и их детеныши проводят первые недели жизни. Также сильное влияние оказывали коммерческий промысел детенышей тюленя в Белом море и бесконтрольное прохождение судов в начале весны через ледовые поля, служащие «родильными домами» для тюленей.

«ИТЦ «СканЭкс» и IFAW призывают государственные контролируемые организации, региональные администрации, портовые власти и судовые компании требовать соблюдения трасс прохода судов вне ледовых залежек тюленей в Белом море», - отмечается в документе.

ИА «Би-порт».



Вместе мы - одна семья!

Поздравляем вас, коллеги!

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

Зубова Наталья Ивановна, буфетчик теплохода «Михаил Кутузов».

Кузнецов Андрей Борисович, старший групповой инженер-диспетчер отдела оперативной работы сухогрузного флота департамента эксплуатации флота.

Лямин Иван Васильевич, повар 2-й кат. теплохода «Петр Великий».

Кирсанова Лариса Евгеньевна, уборщик производственных и служебных помещений гостиницы «Морьяк».

Макаров Алексей Владимирович, старший электрик теплохода «Кола».

Полозок Надежда Дмитриевна, инженер 1-й кат. отдела обеспечения СУБ и К департамента безопасности мореплавания.

Зарубин Владимир Сергеевич, специалист 1-й кат. таможенного терминала.

Левенков Александр Афанасьевич, водитель отдела эксплуатации.

Косаревский Георгий Владимирович, дежурный диспет-

чер группы хозобслуживания.

Кононенко Александр Петрович, ведущий инженер-конструктор службы технического развития проектно-конструкторского бюро судомеханического сектора департамента технической политики.

Дьякова Людмила Васильевна, буфетчик теплохода «Иван Сусанин».

Елфимов Иван Иванович, электромонтер 5-го раз. группы ремонта зданий и сооружений.

Шустал Федор Федорович, боцман транспортного резерва.

Фомичев Владимир Григорьевич, 3-й помощник капитана теплохода «Поморье».

Сергеев Петр Никифорович, электромеханик теплохода «Адмирал Ушаков».

Вам, родившимся в марте 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 85-летием

Участницу Великой Отечественной войны, ветерана труда, переплетчицу типографии **Евдокию Васильевну Шевелеву**, отдавшую компании без малого 25 лет.

С 80-летием

Мурманчан, участников Великой Отечественной войны, ветеранов труда: **Галину Матвеевну Тимофееву**, с трудовым стажем без малого 9 лет; ветерана Мурманского морского пароходства, оператора отдела АСУ (ИВЦ) **Зайнап Гиниятулловну Мустафину** со стажем работы 35 лет.

С 75-летием

Жителей города Санкт-Петербурга, ветеранов труда: капитана ледокола «Капитан Драницын» **Виктора Алексеевича Мошников**, он отработал в компании без малого 34 года; старшего механика теплохода «Суворов» **Анатолия Алексеевича Громова** со

стажем работы почти 45 лет; буфетчицу ПТБ «Имандра» **Александру Алексеевну Демиденко** с трудовым стажем работы более 27 лет; уборщицу гостиницы «Морьяк» **Раису Васильевну Колоскову**, она проработала в компании без малого 27 лет. Ветеранов Мурманского морского пароходства: механика теплохода «Пожарский» **Евгения Яковлевича Соляника** со стажем работы более 34 лет; пекаря на теплоходе «В. Коробко» **Антонину Павловну Терскую**, отдавшую пароходству без малого 34 года. Ветерана труда, стрелка ВОХР **Нину Алексеевну Яковлеву**, она проработала в компании более 6 лет. Ветерана труда, стрелка ВОХР **Зою Петровну Ваневу**, проживающую в Вологодской области и отработавшую на предприятии 14,5 лет.

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



Деловые знаки внимания

Подарок - это прежде всего знак внимания, дружбы, любви и восхищения. Календарь предоставляет нам массу поводов, для того чтобы делать подарки не только родным и близким, но и коллегам и партнерам. И, безусловно, деловой кодекс дает нам несколько советов, как правильно засвидетельствовать свою симпатию и уважение.

Этикет деловых подарков достаточно строг. Главное правило гласит: деловой подарок не должен быть дорогим. Независимо от ваших финансовых возможностей, дорогостоящих подарков не следует делать ни гостям, ни сослуживцам, в противном случае своим подарком вы можете поставить их в неловкое положение.

По деловому этикету не принято, чтобы сотрудники преподносили своему начальнику индивидуальные презенты, лучше сделать это всем коллективом. Подарок должен быть памятным, качественным и подчеркивать индивидуальность того, кому он предназначен. Выбирая подарок для руководителя, важно помнить, что ни в коем случае не надо делать подарок, если этот жест может быть воспринят как заискивание. Никто из сотрудников не должен чувствовать себя обязанным делать подарки шефу. Однако, если в рабочем коллективе собирают деньги на разного рода подарки, то вполне допустимо вежливо, без комментариев отказаться.

Обязательным правилом для подарка, предназначенного VIP-персоне, является памятная надпись на внутренней стороне вещи. Проблема VIP-подарка, как правило, состоит в том, что

человек подобного уровня обычно уже все имеет и удивить его чем-то сложно. Поэтому, как ни странно, здесь срабатывает правило: чем оригинальнее (полезностью при этом вполне можно пожертвовать) подарок, тем больше он ценится.

Учтите также, что подарок деловой женщине не должен быть домашним, «по хозяйству», это может обидеть.

И еще: всегда важно помнить, что и кому уже было вручено, дабы избежать повторов, так как это грубейшая ошибка. Повторно преподносить можно лишь цветы, наборы конфет, а также открытки по случаю календарных и личных праздников.

Упаковка подарка имеет не менее важное значение, чем сам подарок, так как является своего рода его «визитной карточкой». В связи с этим упаковка должна быть презентабельной, соответствующей стоимости подарка. Дорогой подарок должен быть упакован в фирменный пакет, сумку, коробку. В качестве сопроводительной записки допустимо использование своей визитной карточки, но если есть возможность, то лучше вручить подарок лично.

Принимать подарки при любых обстоятельствах следует с любезностью и учтивостью, а благодарить за них рекомендуется соб-



ственноручной запиской.

Тем не менее не считается погрешностью против правил хорошего тона и делового этикета вернуть подарок, если он слишком дорогой или чересчур личного свойства и даже неподходящий (например, аксессуары для автомобиля, подаренные тому, кто не водит машину). Если вы не можете принять дар, тотчас же его верните с короткой запиской типа: «Считаю невозможным для себя принять Ваш подарок и возвращаю его Вам». Дальнейшее обсуждение этого вопроса с дарителем не требуется. Старайтесь быть последовательными и не меняйте решения даже после уговоров.

Подарки - это всегда приятно, они делают нашу трудовую жизнь богаче, добрее и полнее. Однако в разных странах есть свои особенности, связанные с традициями дарения. Правила, определяющие уместность того или иного подарка, сильно зависят от традиций страны, а те, в свою очередь, от ее местоположения.

В европейском обществе в деловых кругах уже выработан

определенный ритуал дарения и определен круг товаров, которые рассматриваются не как взятки, а как подарки. К этим товарам относятся календари, записные книжки, зажигалки, фирменные авторучки. Необходимо отметить, что представители европейских фирм очень щепетильно относятся как к получению, так и к вручению подарков, которые рассматриваются не только как символы и знаки внимания, а как инструменты оказания определенного давления на партнера.

Так, если в деловых кругах Великобритании станет известно, что те или иные фирмы, вернее их представители, замешаны в дарении «неправильных» презентов, то доверие к ним может быть подорвано. Иногда таким бизнесменам даже приходится уходить из привычной для них сферы деятельности и менять профиль работы.

В Финляндии на большие праздники, особенно Рождество и Новый год, принято поздравлять своих друзей и коллег. Лучше всего послать красивую открытку. Если же преподносится подарок, то он не должен быть очень дорогим. В Финляндии пользуются популярностью русские самовары, продукция народных промыслов, особенно расписные изделия (подносы, шкатулки, игрушки и т.д.), гжель, дымковская игрушка, а также красная и черная (ныне находящаяся под запретом в России) икра и русская водка.

В деловом мире Швеции су-

ществует традиция поздравлять друг друга, а также от лица компании или организации своих партнеров с Рождеством или Новым годом, при этом часто не ограничиваются открыткой, а посылают какой-либо подарок. Обычно это корзина с набором деликатесов, включая вино, соленого лосося, сыры, ветчину, копченую колбасу и т.д.

Во Франции не принято вручать подарки своему партнеру, тем более в ходе первой встречи. Когда сделка состоялась, успешное завершение переговоров можно отметить, организовав ужин. При желании вручить сувенир, допускаются книга или лазерный диск, отвечающие вкусам партнера.

Подарки в деловом мире Германии вообще не приняты.

Как видно, в некоторых странах обмен подарками, в том числе и достаточно дорогими, широко распространен, в то же время в некоторых, таких как Англия, Испания, он жестко регламентирован, но есть и такие, в которых подарки среди бизнесменов вообще не приняты.

Исходя из того, что подарок ценен как знак внимания, с него обязательно снимают ярлык с ценной. Это правило игнорируют только американцы.

И главное - не забывайте дарить подарки! Ваш знак внимания принесет коллеге радость, выделит этот день среди серых будней.

**Дарья ДОЦЕНКО,
Оксана ЧЕРНЫШЕВА.**

Объявления

24 апреля 2009 года в 13 часов в помещении службы кадров ОАО «ММП» (ул. Володарского, 6) состоится отчетно-выборное собрание Совета ветеранов.

Повестка дня:

1. Отчет Совета.
2. Выборы нового состава.

Приглашаются все желающие.

Совет ветеранов.

Мурманск - Черное море без пересадки

Авиакасса Мурманского морского пароходства предлагает билеты на прямые рейсы авиакомпании «Аэрофлот-Норд» из Мурманска в Анапу и Сочи. Рейсы в Анапу будут выполняться с 4 июня по 3 сентября самолетом Ту-154 по средам в 9.30. В Сочи Боинг-747 будет вылетать с 27 мая по 5 октября в 9.30 во вторник и воскресенье.

Продолжается продажа авиабилетов на ежедневные рейсы из Мурманска в Москву, Санкт-Петербург и Архангельск, а также из любых аэропортов России в страны СНГ и дальнего зарубежья без комиссионного сбора и без оплаты бронирования.

Сотрудники пароходства могут заказать билеты по телефону **481-348** или по электронной сети пароходства (адрес в базе Lotus-Notes - Баринаева Надежда). По действующим системам скидок и льгот можно подобрать билет по самому дешевому тарифу.

Авиакасса открыта в рабочие дни с 9 до 17 часов в здании службы кадров ММП (ул. Володарского, 6).

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 Чернышева.

Газета зарегистрирована Управлением ФНС России по Мурманской области.
Свидетельство ПИ № ТУ 51-00035
от 07.11.2008 г.

Размещение рекламы (8152) 253-764.

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

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 № 149999
Подписано к печати 30.03.09
по графику - 12.00, фактически - 12.00.
Газета опечатана в ИП «Север»,
Россия, 183624, г. Мурманск,
ул. К. Маркса, 18.
Распространяется бесплатно.