



Шесть десятилетий вместе

Очень дружно живут Александр Матвеевич и Ида Владимировна Шалыгины вместе уже 61 год. И воспитали достойную смену.

→ Стр. 4

Исторический поход в Арктику

Ледокольный пароход «А. Сибиряков» прошел самостоятельно весь путь от Архангельска до Берингова пролива за 66 суток. Событие важное географическое!

→ Стр. 6



АРКТИЧЕСКАЯ



№ 11
(7652)

30 ноября
2012

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Оценили положительно



Экспертами Российского морского регистра судоходства и Ассоциации по сертификации «Русский Регистр» была проведена ежегодная проверка интегрированной системы менеджмента Мурманского морского пароходства.

→ Стр. 2

Выгрузку на Ямале обеспечили



В начале месяца плавкран Мурманского морского пароходства СПК 21/35 вернулся из Обской губы, где участвовал в мегапроекте страны - строительстве порта Сабетта.

→ Стр. 3

ИНДИЯ СТРОИТ ПОЛЯРНУЮ СТАНЦИЮ С МУРМАНСКИМИ МОРЯКАМИ



В ноябре стартовала экспедиция т/х «Иван Папанин» и ледокола «Владимир Игнатюк» в Антарктиду. Суда пароходства доставили рабочих и оборудование из Кейптауна на индийскую научно-исследователь-

скую станцию Бхарати. Это уже третий рейс, совершаемый нашими моряками по заказу индийского правительства.

Подробнее об этом читайте на стр. 2.

Наш хронограф



17 декабря - 80 лет назад (1932) принято постановление СНК СССР об организации Главного управления Северного морского пути. Перед управлением ставилась задача: «Проложить окончательно морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии, обеспечить безопасность плавания по этому пути».

(Начало на стр. 1.)

Бхарати (на языке хинди - Индия) - вторая действующая на континенте индийская научная станция, расположенная в районе Larsemann Hills (восточная Антарктика). Ее строительство началось два года назад. За 2010-2011 годы были подготовлены инфраструктура и фундамент. Ныне строительство находится на завершающем этапе. Ввод станции в эксплуатацию должен произойти в конце антарктического лета - в марте 2013 года.

Новый исследовательский центр создан по заказу национального Центра Антарктики и исследований океана (NCAOR) и рассчитан на 25-летнюю круглогодичную работу на полюсе. Здесь планируется проводить

ИНДИЯ СТРОИТ ПОЛЯРНУЮ СТАНЦИЮ С МУРМАНСКИМИ МОРЯКАМИ

исследования по метеорологии, климатологии, астрофизике.

Бхарати - одна из самых современных и энергосберегающих полярных станций в Антарктиде. Ее длина 50 метров, ширина 30 метров, высота 12 метров. Она построена на двухметровых стальных сваях и состоит из 134 сборных металлических конструкций и рассчитана на проживание порядка 50 человек. Стены имеют отличную теплоизоляцию, позволяющую поддерживать в помещениях комфортную температуру.

На станции установлены современные инженерные системы, способные работать в экстремальных условиях при минус 40 градусах и обеспечивать бесперебойную подачу электричества, тепла и воды.

Антарктический рейс продлится 159 дней. За это время мурманские моряки будут выполнять тяжелую, но уже привычную для них работу. Ледоколу предстоит пробить канал в плотных антарктических льдах, провести теплоход как можно ближе к берегу и постоянно поддерживать канал чистой воды во льдах. И в этом профессионализма у наших моряков не занимать. В прошлой навигации, работая в Западном секторе Арктики, экипаж ледокола удостоился высокой оценки своего профессионализма от американцев, в частности за проявленную смекалку и изобретение так называемого русского метода: «Владимир Игнатьюк» очистил канал ото льда не за 1-2 дня, как обычно, а всего



за 4 часа. Под проводкой «Игнатьюка» «Иван Папанин» встанет к припаю и с помощью судовых кранов произведет выгрузку техники и оборудования.

Пять месяцев - серьезное испытание для рабочих (немцев, индусов), которые занимаются строительством станции. Во время рейса они будут жить на теплоходе «Иван Папанин». В каютах для них создали все самое необходимое для ком-

фортного проживания и отдыха. На судне работают сауна и бассейн, для желающих заняться спортом к услугам тренажерный зал. А главное, на судне пообещали вкусно и разнообразно кормить иностранцев, ведь на сытый желудок даже в суровых условиях Антарктики работает легче и веселее!

Ирина ЮСУПОВА.
Фото из архива редакции и сети Интернет.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

Оценили положительно

Экспертами Российского морского регистра судоходства и Ассоциации по сертификации «Русский Регистр» была проведена ежегодная проверка интегрированной системы менеджмента Мурманского морского пароходства на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и международных стандартов ИСО 9001:2008, ИСО 14001:2004, OHSAS 18001:2007.

В рамках проверки оценивалась работа основных подразделений компании, обеспечивающих безопасность и высокое качество основных и вспомогательных услуг в области управления морскими судами, предоставления транспортных услуг по перевозке грузов и пассажиров морем, профессиональной подготовке и дополнительного профессионального образования специалистов для морских судов.

Эксперты положительно оценили деятельность всего персонала пароходства, подтвердили соответствие действующей системы менеджмента требованиям международных стандартов, отметили постоянную работу, направленную на повышение результативности действующей системы. По словам директора департамента безопасности мореплавания В. Ермолина, высокая оценка - это результат напряженной и слаженной работы всего коллектива компании.

Мы за качество!

Мурманское морское пароходство стало лауреатом регионального конкурса «Лучшие товары и услуги Мурманской области 2012 года». В этом конкурсе компания победила в номинации «Услуга производственно-технического назначения», где представляла услугу - перевалка нефти, нефтепродуктов и сыпучих грузов на рейдовом перевалочном комплексе (РПК-1). Кроме того, за активное многолетнее участие в разработке, поддержании и развитии действующей системы управления безопасностью и качеством ММП заместитель начальника службы безопасности мореплавания Сергей Волков был награжден почетным знаком «Отличник качества».

Региональный конкурс «Лучшие товары и услуги Мурманской области» проводится в регионе уже пятнадцатый раз и за годы своей работы успел стать авторитетной площадкой для представления результатов работы промышленных предприятий и сферы услуг нашего региона.



В. Ермолин.

ГТРК «Мурман» - 55 лет!



А. Лопаткин.

В ноябре 55-летний юбилей со дня первого выхода в эфир отметила ГТРК «Мурман». С юбилеем сотрудников старейшей заполярной телекомпании поздравила губернатор Марина Ковтун. «Нынешнему поколению очень сложно представить себе, что 55 лет назад в нашей области не было вообще никакого телевидения. Мурманская телестудия стала первым и на достаточно долгий срок - единственным телеканалом на Кольской земле», - сказала губернатор. Марина Ковтун подчеркнула, что сегодня, когда каждый зритель вправе выбирать себе телевидение по вкусу, ГТРК «Мурман» не теряет своего лица. Стиль телекомпании - трезвый анализ событий.

На встрече присутствовал заместитель генерального директора - директор департамента социальной политики ММП Алексей Лопаткин. Он пожелал телекомпании дальнейшего развития и процветания и преподнес в дар цветы и памятный подарок.

Благодарность от Минтранса

В этом месяце благодарственным письмом от Министерства транспорта РФ за многолетний и добросовестный труд был награжден Тофик Саркисян, повар теплохода «Поларис». Тофик Рубенович работает в компании с 1981 года. Долгое время работал на «Ткачеве», «Клавдии Еланской».

Награждение прошло в здании компании. Благодарственное письмо и цветы Саркисяну вручил генеральный директор компании Александр Медведев.

Фото И. ЮСУПОВОЙ.



Т. Саркисян.

ВЫГРУЗКУ НА ЯМАЛЕ ОБЕСПЕЧИЛИ

В начале месяца плавкран Мурманского морского пароходства СПК 21/35 вернулся из Обской губы, где участвовал в мегапроекте страны - строительстве порта Сабетта.

БОЛЬШАЯ СТРОЙКА

Сабетта - будущий российский порт, который строится по заказу компании «Новатэк» в рамках проекта «Ямал СПГ». Этим летом состоялась торжественная церемония закладки капсулы в его честь. Так небольшой вахтовый поселок Сабетта, расположенный в северо-восточной части полуострова Ямал, превратился в «ключевой объект инфраструктуры уникального промышленного комплекса по производству и транспортировке сжиженного природного газа «Ямал СПГ».

По словам наших моряков, сегодня портопункт напоминает большую стройку, во время нынешней навигации здесь работали суда крупнейших судоходных компаний страны, доставляли грузы различной номенклатуры, в том числе оборудование, технику.



ЧУВСТВО ЛОКТА

Из Мурманска плавкран вышел 15 сентября. Переход до Сабетты длился 11 суток. Экипаж до места добирался своим ходом.

Плавкран был задействован на перегрузке генеральных грузов для строительства завода СПГ и обустройства месторождения. Помимо мелких грузов кран обеспечивал выгрузку с морских барж тяжеловесов, таких как оборудование для буровых вышек, весом до 50 тонн. Такие сложные операции СПК 21/35 выполнял совместно с плавкраном ООО «Реском-Тюмень». По словам крановщика Григория Полывянного, работать в спарке - достаточно сложная задача, приходится ежеминутно проявлять настоящее мастерство и сноровку. «В спарке один кран становится ведущим, другой ведомым, а так как скорости подъема у них разные, нужно четко скоординировать процесс, медленно, буквально сантиметр за сантиметром, аккуратно поднимать и опускать груз, чтобы безопасно доставить его на берег», - рассказывает Полывянный.

От опыта и профессионализма крановщика на плавкране зависит многое. А еще больше от командного настроя и чувства локтя у всех членов экипажа.

Экипаж плавкрана состоит из 10 человек, практически все они - моряки с многолетним стажем, во главе команды - капитан (кранмейстер) Юрий Фойчук. В пароходстве трудится с 1974 года, много лет ходил на теплоходах компании - «Иван Сусанин», «Дмитрий Пожарский», «Капитан Свиридов», на плавкране с апреля 2012-го. О своем нынешнем экипаже капитан отзывается положительно, говорит, что люди в команде все как на подбор, работает с ними легко и спокойно.

В начале осени под руководством Фойчука экипаж СПК 21/35 проводил сложнейшую операцию по сня-

тию крупногабаритного груза с севшего на мель теплохода «Берег Надежды». Тогда всего за 5 дней специалисты перегрузили тяжеловесные контейнеры с аварийного судна, сидевшего на мели, на борт зафрахтованного теплохода. Моряки говорят, что и здесь не подвел общий настрой!

ОГРАНИЧЕНЫ КЛИМАТОМ

СПК 21/35 имеет немалый опыт работы в арктических условиях, на необорудованных берегах. На Ямале плавкран уже четвертую навигацию (в первые три - работал в Байдарской губе), поэтому суровые и непредсказуемые климатические условия этих широт экипажу хорошо знакомы.

Длительность ледового периода в Обской губе более восьми месяцев. Акватория порта расположена в 1 км южнее устья реки Сабеттаяха. И есть существенный недостаток данной акватории - мелководье. Вода здесь начинает прибывать только с середины августа, и только в это время становится возможным судоходство. СПК 21/35 обеспечил себе необходимый запас плавучести за счет проведения дноуглубительных работ, увеличив время работы и сведя к минимуму задействование буксирных средств. По словам капитана Фойчука, в период перегрузок экипажу приходилось постоянно следить за уровнем воды, держать под контролем прилив-отлив.

Благодаря своим техническим возможностям (два режима работы - монтажный и грейферный) плавкран сегодня широко востребован в морском строительстве. СПК 21/35 участвовал в проведении дноуглубительных работ для постановки платформы «Приразломная» на акватории 35-го завода, устанавливал паловый причал в Сайда-губе.

С понижением температуры и с началом льдообразования вместе с последними теплоходами и баржами СПК 21/35 покинул порт Сабетта. По словам капитана, экипаж успел сделать это своевременно. А вот судам нескольких компаний не повезло, упустив момент и задержав-

шись, они были вынуждены зазимовать на Ямале.

Сегодня СПК 21/35 работает на территории Кольского залива, а экипаж не покладая рук готовится к выполнению очередных заданий.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото редакции.



Интересный факт

Кстати, недалеко от портопункта Сабетта расположен остров Газеты «Арктическая Звезда».

21 мая 1982 года исполком Тюменского областного Совета народных депутатов утвердил ходатайство комиссии по географическим названиям Гидрографического предприятия ММФ о присвоении безымянному острову в устье реки Тамбей (Карское море, Обская губа) наименования остров Газеты «Арктическая Звезда».

НОВОСТИ ДОЧЕРНИХ КОМПАНИЙ

Не словом, а делом

22 ноября в Архангельске состоялась торжественная церемония поднятия флага РФ на судне «Инженер Вешняков», вошедшем в состав Северного морского пароходства в начале месяца. На этом мероприятии присутствовали первые лица Поморья, руководство порта, представители профсоюзных, общественных организаций, журналисты. Все присутствующие единодушно отметили, что по-

полнение российского флота судами - значимое событие не только в масштабах компании-судовладельца, но и всей страны в целом.

После поднятия флага под гимн РФ всех собравшихся пригласили на капитанский мостик. Здесь перед гостями выступил капитан судна Сергей Хивинцев, который рассказал гостям о технических характеристиках приобретенного теплохода.

«Инженер Вешняков» - многоцелевое судно усиленного ледового класса. Оно способно круглогодично работать в арктических условиях и перевозить генеральные, навалочные, лесные, крупногабаритные грузы, а также контейнеры международного стандарта. Дедвейт судна 7049 тонн, длина - 130 м. «Инженер Вешняков» относится к типу судов «Павлин Виноградов», которые СМП начало за-

купать еще в 1987 году в Польше (в составе компании их было 8). По словам старшего капитана-наставника компании, судами этой серии осваивался Северный морской путь, на них моряки ходили в «дальнюю Арктику», Колыму, Дудинку, ныне они широко востребованы в северных морях.

Экипаж судна состоит из 17 человек. В первый свой рейс теплоход отправится в Александрию, куда доставит более 10 тысяч кубометров леса.

«Инженер Вешняков» - второе судно, приобретенное СМП осенью текущего года. По словам генерального директора ОАО «СМП» Александра Брынцева, покупка двух единиц техники - начало планомерного обновления флота группы компаний.

«Мы много говорим о развитии Арктики, Северного морского пути, и для этого нужны реальные шаги, - сказал мэр Архангельска Виктор Павленко. - И СМП их делает: пополняет флот, модернизирует суда».

Ирина ЮСУПОВА.
Фото автора.



Слева направо: В. Павленко, А. Брынцев, С. Хивинцев



Читайте нас на сайте <http://msco.ru>



Шесть десятилетий вместе

ХЛЕБ - ВСЕМУ ГОЛОВА

Дети войны. Поколение, рожденное перед войной и в годы войны. Сколько бед, горечи досталось на их долю.

Расскажу о тех, кто родился незадолго до войны, но в войну и первые тяжкие годы уже трудился, помогая старшим. Их с честью сейчас называют тружениками тыла. А было им всего...

СУДЬБОНОСНЫЙ ЛЕДОРЕЗ «ФЕДОР ЛИТКЕ»

Саша Шалыгин родился в Архангельске в 1930 году и в 13 лет пошел работать в Архангельский торговый порт. Начиная с ученика слесаря, потом - учеником машиниста на буксире «Соломбала». Затем - мотористом на катерах.

В 1947 году Саша уехал в Вентспилс к старшей сестре. Она устроила его в порт матросом на буксир «Вентспилс». Но все-таки тянуло домой, в родные края. Не выдержал и вернулся. Поступил в Архангельское морское арктическое пароходство матросом на т/х «Капитан Храмцов».

Следующим его судном стал ледорез «Федор Литке». С ним связана вся судьба Александра Шалыгина. Вахту Александр стоял со старпомом Владимиром Федоровичем Цирулем. И в это время на судне заболел пекарь. Чесотка - болезнь, с которой, конечно, нельзя работать, тем более на камбузе.

- Саша, - сказал Владимир Федорович, - выручай: иди, учись печь хлеб. Пекарь тебе все расскажет. Ты парень ответственный - у тебя получится!

Так Саша неожиданно для себя стал пекарем. К хлебу у нас, в России, отношение особое. А для тех, кто пережил войну, хлеб был главным богатством. Как мы были счастливы после войны, когда отменили карточки на хлеб! Александр Матвеевич до сих пор помнит, как мама посылала его в магазин за хлебом. И он по дороге отщипывал румяную хрустящую корочку. Вкуснее, кажется, не было ничего... И вот теперь он сам печет хлеб. Вернувшись с рейса домой, Александр принес булку своего хлеба. Как была горда его мама Елизавета

Петровна! Всем соседям говорила: «Шурка-то мой хлеб печет!»

ШИФРОВАЛЬЩИЦА ИДА

«Федор Литке» оказался для Александра судьбоносным судном. И не только по работе... К ним на судно прислали молодую шифровальщицу Иду. Правда, только на один рейс. Но и этого рейса хватило, чтобы запомнить ее навсегда. И хотя Ида вернулась в пароходство, Саша каждую стоянку встречал ее возле работы. Вместе гуляли по Архангельску. А однажды... он сделал ей предложение. Но упрямый загс предъявил молодым свои требования - «только через два месяца зарегистрируем». И было не убедить их, что жених ходит в море и стоянки никак не достигают двух месяцев...

Тогда придумали: поехали к Иде в деревню, к ее родителям. «Вот я вам привезла своего мужа!» - смело заявила девушка. Родителям понравился парень. И в сельсовете их расписали буквально на следующий день.

Иду любили все. Здесь она выросла, здесь училась до четвертого класса. В войну на одном из самых высоких домов соорудили пожарную вышку. И мама Иды, Вера Алексеевна, дежурила на ней: следила, чтобы не было где возгорания или задымления. А когда надо было подоить корову или прибрать у скота, мать просила Иду (она была старшая в семье): «Иди, дочка, подежурь, только смотри внимательно». И совсем еще девочка - Ида было всего 12-13 лет - была ответственна за безопасность деревни. В деревне был слышен гул фашистских самолетов и видны отблески пожара в Архангельске, когда горел взорванный лесотехнический институт...

- После регистрации с Сашей мы стали жить в Архангельске, - вспоминает Ида Владимировна, - у свекрови. Жили дружно. Белье стирала я на всех. А потом везла его на санках полоскать на Северную Двину. А оттуда опять с санками - домой.

Родились дети, в 52-м году - Володя, в 54-м - Юра. А в 55-м мы переехали в Мурманск, - продолжила свой рассказ Ида

Владимировна. - Пароходство было и в Мурманске. Год мы жили на частной квартире. Я ходила к начальнику пароходства - хлопотала за жилье.

ТРУДОВОЙ ПУТЬ МОРЯКА

В это время строился дом на Флотском. И Шалыгиным сообщили, что дадут комнату в цокольном (полуподвальном) помещении. Были рады и тому... А потом стали давать жилье по подъездам. И в последнем, восьмом, дали наконец комнату и Шалыгиным. Какая радость!

Александр, как всегда, в море. Сначала работал кок-пекарем на ледокольном пароходе «Седов», потом на пароходах «Сухуми», «Суворов». Закончил курсы поваров в 1960 году. Получил направление на «ЦымлянскГЭС», потом на «ДнепрГЭС».

- Что лучше всего получалось? - спросила я Александра Матвеевича.

- Да все! - с улыбкой ответил он, - ведь по кулинарии у меня было «отлично».

В 1970 году по состоянию здоровья Шалыгин был переведен в подменную бригаду базы резерва. Окончил курсы судоводителей маломерных судов и получил направление в БТО старшим помощником капитана. Проработал до 85-го года - до ухода на пенсию.

- Как-то мы, шутки ради, - рассказывает Александр Матвеевич, - решили посчитать наш семейный стаж в пароходстве: я, Ида, дети. Оказалось, более ста лет. Внушительная цифра!

Настоящий праздник у них был, когда на улице Буркова стали заселять дом. И Шалыгин наконец получил свою отдельную квартиру. В доме много пароходских. Это так здорово!

- Пока дети были маленькие, я не работала, - рассказывает Ида Владимировна, - а потом устроили меня в лабораторию теплотехническую. Лаборантом. 16 лет проработала там. Стали жить по-человечески. А



то вчетвером на одну зарплату повара - туго было...

- А к кому дети больше тянулись - к вам или отцу? - спросила я.

- Наверное, все-таки ко мне - я ведь все время вместе с ними, а отец - в море... Я и «поступать» в ЛВИМУ на радиотехнический факультет поехала со старшим. И с младшим потом ездила «поступать», тоже в ЛВИМУ. Но он балл не добрал - поступил в среднюю мореходку там же. А потом и в ЛВИМУ поступил. Оба закончили, стали радистами, а потом начальниками радиции. Теперь старший, Володя, помощник капитана по электронике. А младший - Юрий стал заочно учиться на штурмана и сейчас второй помощник капитана. Они оба живут в Санкт-Петербурге. Квартиры, дачи. Живут хорошо. Семьями дружат. У Володи дочка Лена уже вышла замуж. У них ребенок Вовик - наш правнук.

Ребята у нас хорошие. И новости тоже, - с радостью говорит Ида Владимировна, - нас без внимания не оставляют. Мы ездим каждое лето на дачу к Володе в Ленинградскую область. А когда дети в море, часто зво-

нят, спрашивают, как здоровье. Недавно Юра звонил из Бразилии, поздравил меня с днем рождения.

С гордостью Шалыгины показывают замечательный альбом, сделанный на свадьбе внучки Леночки. На мой вопрос, почему сыновья стали радистами, Ида Владимировна ответила:

- У Саши два друга были начальниками радиостанций - Виктор Степанович Рябкин и Валерьян Тихонович Иванов. Мы семьями дружили...

НАГРАДЫ СЕМЬИ

Дружно жили с хозяйкой, с соседями. И очень дружно живут Александр Матвеевич и Ида Владимировна вместе 61 год! Только подумать!

А когда взгрустнется, разложат старые фотографии и награды. А их у Шалыгиных так много! Целая пачка почетных грамот. А еще поздравления от администрации пароходства, поздравления от президента России к юбилейным датам Победы: 50 лет, 60 лет, 65 лет, медаль «300 лет Российскому флоту». А также медали «Трудовая доблесть» и «За трудовое отличие», нагрудный знак Мурманского морского пароходства, выданный Шалыгину.

Я обратила внимание на Почетную грамоту со штурвалом, с ледоколом Иде Владимировны Шалыгиной:

«За добросовестный труд на благо компании и во имя Великой России».

Генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» А. М. Медведев»

Нельзя было без волнения читать и поздравления президента России к юбилейным датам Победы труженикам тыла.

А недавно к наградам родителей прибавилась и еще одна очень важная награда: приказом Минтранса России награжден юбилейным нагрудным знаком «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями» сын - Шалыгин Владимир Александрович.

Достойную смену воспитали Ида Владимировна и Александр Матвеевич Шалыгины!

Светлана РЫЖОВА.
Фото из архива семьи Шалыгиных.



Вековой юбилей - с современным портом

В этом месяце состоялась встреча губернатора Мурманской области Марины Ковтун с руководителем Федерального агентства морского и речного транспорта Александром Давыденко. В ходе встречи стороны обсудили создание в Мурманске международного транспортно-пересадочного узла.

Этот проект подразумевает слияние мурманских железнодорожного, авто- и морского вокзалов в единый комплекс. В основе комплексного плана - обновленный морской вокзал. Сейчас он рассчитан лишь на обслуживание каботажных перевозок и не готов принимать у своих причалов океанские лайнеры, что планируется в перспективе.

Вместе с тем сегодня уже идет реконструкция пирса дальних линий морвокзала. Также в федеральном бюджете заложены средства на корректировку проектной документации по зданию морского вокзала. Общая сумма инвестиций составляет около 1 млрд 250 млн рублей.

«Подарком мурманчанам к столетию города станет «Арктическая гавань» - соз-

дание на базе мурманского морского вокзала полноценного пассажирского терминала, морского фасада Мурманска», - сказала губернатор Марина Ковтун.

Глава Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Давыденко поддержал идею создания комплекса и отметил, что вековой юбилей Мурманск встретит с новым современным международным портом, где суда будут обслуживаться на самом высоком уровне.





В компании этих моряков знают и уважают за высокий профессионализм, ответственность в работе и отзывчивость. Всегда вместе они появляются в службе кадров, вместе работают, вместе отдыхают.

«Валентина Ивановна, порадуйтесь за нас!» - такими словами предварил целый комплект фотоснимков, поступивших на мою электронную почту из Антарктиды с борта теплохода «Иван Папанин», судово-вой врач Василий Луцив. На снимках запечатлена стройная улыбающаяся женщина - это дневальная теплохода Валентина Хабарова. А вместе они - морская семья. «Мы просили начальника службы кадров не разлучать нас при направлении в рейс, и служба кадров выполняет наши пожелания», - поделилась счастливой вестью Валентина Васильевна накануне отправления на судно.

ВАЛЕНТИНА

Она пришла работать в парохозяйство в 1978 году. Тогда ей было всего 19 лет, но она уже окончила Воронежский учебно-производственный комбинат и получила диплом мастера по пошиву легкого женского платья. Во время тотального дефицита эта профессия была очень востребованной. В магазинах был большой выбор тканей, а вот сделать из них красивое женское платье могли только в швейных мастерских. Валентину направили работать в одно из престижных воронежских ателье. Как активную и ответственную комсомолку ее избрали комсоргом. Ей говорили, что у нее все получается и из нее вырастет талантливый профессионал. Но девушка мечтала о море, об Арктике...

И Валентина проявила характер, ушла с работы и уехала в Мурманск. В службе кадров парохозяйства попросила направить

ее только на ледоколы. То ли настырность ее повлияла, то ли обаяние, но получила она направление на самое знаменитое из судов парохозяйства - атомный ледокол «Арктика». Работала сначала уборщицей, затем дневальной в столовой команды и буфетчицей. В короткий срок освоила свои обязанности. С порученным делом справлялась хорошо. Проявила себя дисциплинированной и инициативной. Почти десять лет работала она в составе экипажа на атомоходе «Арктика». Вскоре влюбилась в одного из моряков, вышла замуж, родились дети. Молодая женщина была счастлива. А что еще нужно для счастья?! Но вскоре в семье начались проблемы. Вынуждена была уйти с флота, заниматься воспитанием сыновей. Приходилось работать и разнорабочей в детском саду, и няней. Все пришлось испытать молодой женщине. Все семейные невзгоды ложились на ее хрупкие плечи.

В 1992 году Валентина Хабарова вновь вернулась на флот. Трудилась буфетчицей, камбузницей на стоящих в ремонте атомных ледоколах «Арктика», «Сибирь», «Россия», «Ленин», на теплоходе «Колпино», судах АТО. Пришлось убирать служебные помещения, и все для того, чтобы совмещать работу с воспитанием детей. Сейчас они подросли, и Валентина Васильевна получила возможность работать в длительных экспедициях.

А пять лет назад на ледоколе «Капитан Драницын» Валентина встретила своего Василия. В настоящее время они вместе работают на теплоходе «Иван Папанин».

ВАСИЛИЙ

Судовой врач теплохода «И. Папанин» Василий Луцив очень внимательно следит за тем, чтобы на судне соблюдались все правила санитарии, чтобы моряки были сыты и здоровы.

«Как вы думаете, что главное для хирурга?» - спросил у меня Василий Ростиславович. «Скальпель!» - ответила я не думая. «Пальцы!» - поправил меня доктор. - Я руками могу через небольшой разрез определить в брюшной полости человека проблему его заболевания». И я невольно обратила внимание на руки судового доктора. Тонкие длинные пальцы, кожа нежная, гладкая.

Хирургу нужны не только «золотые руки», но и профессиональные знания. А это дается только хорошей теоретической подготовкой и большой врачебной практикой. И того и другого у доктора Луцива было достаточно.

После окончания школы в Ленинграде Василий Луцив долго искал себя. Поработал электросварщиком, учился в сельскохозяйственной академии, работал в строительстве и даже санитаром на скорой помощи. Затем поступил в Первый ленинградский медицинский институт имени академика И. П. Павлова. Институт тогда отличался очень сильным преподавательским составом. Занятия вели знаменитые профессора. «Во время моей учебы, - рассказывает доктор, - школу советской подготовки в нашей стране проходили будущие медицинские светила многих зарубежных стран. Во времена перестройки большое число талантливых специалистов иммигрировали за границу, и мы сейчас вынуждены лечиться у них за рубежом». А через два года после окончания института на базе 26-й и 27-й больниц скорой медицинской помощи и института скорой помощи им. Ю. Ю. Джанелидзе он окончил интернатуру по специальности «хирургия». После окончания интернатуры работал в Ленинграде травматологом. Но когда поступило предложение переехать в Якутию, то не раздумывая отправился на Север. Вначале работал в больнице участковым хирургом, районным, а затем заведующим стационаром в одной из центральных республиканских больниц. В 1994 году, вернувшись в Ленинград, перешел работать в Арктический и Антарктический НИИ на должность экспедиционного врача на научно-исследовательских судах «Профессор Зубов», «Академик Визе», «Академик Федоров». Шесть раз зимовал Василий Ростиславович в Антарктиде. А еще в жизни судового врача был Афганистан, но об этом он не любит вспоминать.

Шесть лет назад кандидат медицинских наук Василий Луцив был принят на работу в Мурманское парохозяйство на должность судового врача ледокола «Капитан Драницын», а затем был ледокол «В. Игнатьюк». И вот уже несколько рейсов он работает на теплоходе «Иван Папанин». За время работы показал себя как грамотный, всесторонне подготовленный специалист. Экстренной хирургией Луцив владеет в полном объеме, может делать любые операции - от аппендицита до оперирования позвоночных дисков. На судах он оказывает морякам хирургическую и терапевтическую помощь. С пациентами он общителен, вежлив, корректен.

Василий Ростиславович на мой вопрос о его национальности с удовольствием рассказывает о своих корнях. Вырос он в семье ссыльных. Дед Луцива - немец по национальности - был осужден как немецкий шпион, сидел в одной камере с известным советским писателем Константином Фединим. После освобождения был сослан в немецкое поселение на Дальний Восток. Бабушка была дочерью генерал-губернатора Владивостока. Они встретились на пароходе, который вывозил за рубеж «антисоветские элементы», выдворенные из Советской республики. Обвенчались они в Стамбуле в американской церкви. Но вскоре предки вернулись в Россию. Дед сделал стремительную карьеру. Был коммерческим директором одного из крупных предприятий Ленинграда. В 1937 году его уже как американского шпиона вновь арестовали. Бабушка работала секретарем у Корнея Ивановича Чуковского.

Отец Луцива окончил Львовский политехнический институт, стал инженером, а мама увлекалась музыкой, хорошо рисовала. Во время войны родители эвакуировались в Салехард, а после войны поселились в Воркуте. И только в 1959 году им удалось вернуться в Ленинград. По одной из родословных ветвей Василий Ростиславович состоит в родстве со знаменитой питерской актрисой Алисой Фрейндлих.

Вот в такой семье вырос интеллигентный, высокообразованный доктор Луцив, человек редкой души, с добрым юмором. На «И. Папанине» о нем отзываются как о специалисте высокой квалификации, проницательном, отзывчивом и просто обаятельном человеке. Доктор искренне переживает за каждого члена экипажа, вселяет надежду и спокойствие морякам, находящимся в длительном рейсе вдали от родных и близких.

Валентина Васильевна и Василий Ростиславович прошли через большие жизненные испытания. А в зрелом возрасте, после нескольких неудачных браков нелегко поверить в искренность чувств. Но они решились и пока не жалеют об этом. Они стали морской семьей. Так пусть они будут счастливы!

Валентина КАРЕПОВА.
Фото автора.

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.

12 октября на 75-м году жизни не стало ветерана труда, моториста первого класса плавсостава ММП **Ивана Николаевича Лебедева**, проживавшего в Кировской области. Он отдал родному предприятию 36 лет.

14 октября на 81-м году жизни не стало мурманчанки **Софьи Ивановны Ивановой**, кастелянши мехпрачечной ММП, ветерана труда и ММП. Она работала в компании 35 лет.

3 ноября на 91-м году жизни перестало биться сердце мурманчанки **Лидии Васильевны Удовицкой**, ветерана Великой Отечественной войны, старшего бухгалтера ММП. Она отдала родному предприятию 28 лет жизни.

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



16 ноября 2012 года трагически погибли наши сотрудники и коллеги:

Соколов Вячеслав Александрович, 1956 года рождения, водитель легкового автомобиля, автобуса автобазы ОАО «ММП». Он отработал в парохозяйстве 34 года.

Богданова Ольга Викторовна, 1968 года рождения, начальник отдела контроля собственности департамента экономики и финансов, отработавшая в Мурманском морском парохозяйстве 7 лет.

Чемисов Валерий Вячеславович, 1971 года рождения, ведущий специалист отдела управления контроля и администрирования управления парохозяйства. Его трудовой стаж в компании 5 лет.



ИСТОРИЧЕСКИЙ ПОХОД В АРКТИКУ

ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА ЭКСПЕДИЦИИ

28 июля 1932 года ледокольный пароход «А. Сибиряков» отошел от Красной пристани Архангельского порта и, плавно развернувшись на городском рейде, двинулся на выход в море. Началась арктическая экспедиция из Архангельска во Владивосток.

План организации и проведения этой очень важной экспедиции выдвинул Всесоюзный Арктический институт, возглавляемый академиком О. Ю. Шмидтом. Подготовка и снаряжение экспедиции проходили в Архангельске. Да, именно здесь в Поморье более трехсот лет назад зародилась сама идея о возможности плавания на Камчатку, в Китай и Ост-Индию Северовосточным проходом...



Перед экспедицией было поставлено конкретное задание: пройти морским путем из Белого моря в Берингово за одну навигацию. Попутно руководители экспедиции планировали изучить и исследовать трассу по пути следования. Для предстоящего плавания выделили ледокольный пароход «А. Сибиряков». Здесь будет уместно напомнить об основных технических характеристиках этого знаменитого корабля. Пароход был построен в Англии в 1908 году и к началу экспедиции уже имел солидный возраст - 23 года. Российское правительство купило судно в 1914 году для работы в Белом море. Его основные размеры: длина 77 метров, ширина 10 метров, водоизмещение 3217 тонн, паровая машина мощностью около 2300 л.с., скорость 13 миль в час. В экспедиции участвовало 66 человек (50 членов экипажа и 16 научных сотрудников).

Через несколько дней после выхода из Архангельска «Сибиряков» прошел новоземельский пролив Маточкин Шар и устремился в Карское море. Специалисты прогнозировали в арктическую навигацию 1932 года благоприятную ледовую обстановку. Экспедиция сравнительно легко преодолела первый участок пути и вскоре уже была на Диксоне. 11 августа, после пополнения запасов угля и пресной воды, «Сибиряков» отправился далее на восток, в обход сурового полуострова Таймыр. Капитан Воронин, проанализировав ледовую обстановку на пути следования, решил направить судно не традиционным путем в пролив Вилькицкого, а в обход архипелага Северная Земля. Это был смелый шаг со стороны капитана. Впервые в истории арктических плаваний пароход

«А. Сибиряков» обошел незнакомый тогда архипелаг с севера.

ДАЛЕЕ НА ВОСТОК - СЛОЖНЕЕ ПЛАВАНИЕ

В море Лаптевых на пути отважных мореплавателей стали встречаться довольно сложные ледовые участки - судно входило в неизвестный тогда морякам Таймырский ледовый массив. В ход пошла вся скромная мощь парохода: машина, пешни, ломы, взрывчатка. Руководители экспедиции после успешного обхода с севера предыдущего архипелага решили оставить к югу и Новосибирские острова. Но тут на их пути встали тяжелые многолетние ледовые массивы. Капитан Воронин направил судно прибрежным маршрутом.

Перед этим «Сибиряков» на несколько дней заходил в Тикси, где пополнил запасы топлива, воды и продовольствия. 30 августа экспедиция продолжила путь на восток, причем с двумя пароходами на буксире, которые сибиряковцы приняли под проводку из Тикси до устья Колымы. Это было очень рискованное предприятие - тащить на буксире две старые колесные «развалюшки» совершенно незнакомым путем. И все же их благополучно доставили на Колыму.

Какие поистине потрясающие контрасты случаются в ледовых условиях Арктики. В одну из арктических навигаций 1990-х годов танкеру «Самбурга» под проводкой атомного ледокола «Советский Союз» понадобилось 5 суток упорной, напряженной работы в тяжелых арктических льдах. Зато тогда, в 1932 году, пароход «А. Сибиряков» с машиной в 2300 л.с., с двумя речными судами на буксире, прошел этот участок по чистой воде за три дня! Вот что такое ледовые условия, ледовый режим арктических морей, как важно его знать, изучать и учитывать при плавании в Арктике. Здесь в устье Колымы моряки «Сибирякова» встретились с караваном транспортов под проводкой ледореза «Ф. Литке». И это стало поистине историческим событием в Арктике: впервые на будущей арктической трассе собрался отряд из 11 транспортных судов.

«ПОСЛЕДНИЙ БОЙ - ОН ТРУДНЫЙ САМЫЙ!..»

4 сентября, выйдя из устья Колымы, «Сибиряков» пошел далее в сторону Берингова пролива, к конечной цели экспедиции. Здесь предстояло пройти самый трудный участок великой ледовой трассы. С этого дня экипажу парохода пришлось вести практически непрерывную борьбу с тяжелыми арктическими льдами. Да, по большому счету, теперь тут был нужен надежный помощник - ледокол. Но - увы и ах! - ледоколов в том районе не было. Да и задача перед «Сибиряковым» стояла, скажем прямо, предельно жесткая, если не сказать «залихватская» - пройти самостоятельно. Судну пришлось пробивать ледовые перемычки бесчисленными ударами слабого натруженного корпуса, а люди долбили лед пешнями, рвали аммоналом.



Шли наугад, не имея никакой информации о ледовых условиях.

И все же цель плавания - Берингово море - хотя трудно и медленно, но приближалась. Однако вскоре произошло тяжелое происшествие. В районе острова Колучин среди тяжелых торосистых льдов поломались лопасти гребного винта. Экипажу понадобилось шесть дней для устранения повреждений. А еще через два дня, при форсировании особенно тяжелой ледовой перемычки, обломился и ушел на морское дно конец гребного вала вместе с лопастями винта. Это уже была непоправимая авария. Пароход, по меткому выражению моряков, превратился в «баржу ледокольного типа». Судно 12 дней дрейфовало вместе со льдами, постепенно приближаясь к Берингову проливу. Моряки вели беспримерную и отчаянную борьбу за продвижение судна к конечной цели своего плавания.

Они соорудили из судовых брезентов паруса, с помощью якорей и взрывов разворачивали беспомощный пароход на нужный курс. Наконец задул сильный попутный северо-западный ветер. И через несколько дней отважный экипаж «втащил» пароход в Берингов пролив и уже там вывел его на свободную воду. Здесь «Сибирякова» взял на буксир траулер «Усуриец» и повел в Петропавловск-Камчатский. Это случилось 1 октября 1932 года.

Итак, ледокольный пароход «А. Сибиряков» прошел самостоятельно весь путь от Архангельска до Берингова пролива за одну навигацию, а точнее за 66 суток. Да, свершилось важное географическое событие! Экспедиция на «А. Сибирякове» осуществила историческое плавание и практически открыла новую арктическую национальную транспортную магистраль! Прозвучал своеобразный гимн полярному мореплаванию, отваге, самоотверженному героическому труду многих поколений российских моряков, прокладывавших эту ледовую трассу в течение нескольких столетий. Нынешние поколения моряков, идущих на современных могучих кораблях, благодарно склоняют головы перед памятью своих дерзновенно отважных предшественников, открывших «морской ход» вдоль всего Северного побережья России - «золотого» южного берега Ледовитого океана.

Спустя два месяца после окончания этого славного похода, 17 декабря 1932 года, Совет Народных Комиссаров принял решение создать Главное управление Северного морского пути с задачей: «Проложить регулярный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути».

Леонид СЕЛИВЕРСТОВ,
капитан дальнего плавания,
почетный полярник.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

Накануне Дня матери в областном Дворце культуры имени С. М. Кирова прошла торжественная церемония, посвященная этой праздничной дате. В рамках мероприятия состоялось награждение дипломами за лучшее освещение реализации семейной политики в Мурманской области, популяризацию семейных ценностей региональными средствами массовой информации. Среди печатных СМИ специального жюри удостоилась наша «Арктическая звезда».



«Арктическая звезда» - газета многих поколений моряков, работников ММП, ветеранов пароходства и отрасли, мурманчан. За 80 лет своего существования она всегда уделяла самое пристальное внимание семейным традициям, институту брака, уважению и заботе о пожилых людях, воспитанию детей, пропагандировала высокие общечеловеческие ценности. Публикуя очерки и статьи о семьях, редакция непременно стояла на страже сохранения и преемственности добрых традиций.

В. Карпова, Л. Селиверстов, С. Рыжова и многие другие наши блистательные авторы всегда наполняли свои материалы любовью и теплотой. Читая их, серьезно задумываешься над важными для каждого из нас вещами, переоцениваешь ценности, понимаешь, что действительно следует ставить во главу угла, к чему стремиться и ради чего жить. Благодаря таким статьям мы становимся мягче и внимательнее друг к другу, уходим от жизненной суеты и настраиваемся на позитив.

Поздравляю всех с этой победой и надеюсь, что это не последняя наша награда и впереди нас ждет еще множество творческих свершений! Счастья, здоровья и успехов во всех начинаниях!

Ирина ЮСУПОВА.
Фото И. ЮСУПОВОЙ.



Поздравляем вас, коллеги!

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

Павлюк Ольга Ивановна - заместитель начальника отдела налогов и отчетности;

Купренчик Николай Николаевич - матрос 1-го кл. т/х «Поларис»;

Леднев Александр Викторович - матрос 1-го кл. т/х «Клавдия Еланская»;

Веселовский Константин Юрьевич - старший механик т/х «Иван Папанин»;

Евстигнеева Татьяна Петровна - начальник сметного отдела;

Рассолов Николай Иванович - 1-й электромеханик т/х «Иван Папанин»;

Якшина Светлана Афанасьевна - уборщик служебных помещений АХС.

Вам, родившимся в ноябре 1947, 1952, 1957, 1962 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морскому делу, верность славным традициям орденосного Мурманского морского пароходства. Крепкого флотского здоровья, семейного счастья и личного благополучия. Пусть жизненные штормы и невзгоды обойдут вас стороной!

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 90-летием

Участницу трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, ветерана труда, заведующую складом СМТО **Манефу Васильевну Озерову**, ныне проживающую в Петрозаводске. Ее трудовой стаж в Мурманском пароходстве 21 год.

С 85-летием

Ветерана труда, лифтера ЖКО, мурманчанку **Нину Николаевну Лизякину**, отработавшую в пароходстве 16 лет.

Участницу трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, ветерана труда, уборщицу 92-й базы, мурманчанку **Матрену Федоровну Погодину**. Ее трудовой стаж в Мурманском пароходстве 19 лет.

Участника Великой Отечественной войны, ветерана труда и ММП, старшего электрика плавсостава ММП, мурманчанина **Виктора Михайловича Анисимова**. Он отработал в пароходстве 25 лет.

С 80-летием

Ветерана труда, дезактиватора птб «Лепсе», мурманчанина **Валентина Павловича Колосова**, отработавшего в пароходстве 12 лет.

Ветерана труда, слесаря автобазы ММП, мурманчанина **Юрия Павловича Махова**. Его трудовой стаж в компании 21 год.

Почетного работника ММП, заслуженного работника транспорта РСФСР, ветерана труда и ММП, главного инженера-механика а/л «Россия» **Виктора Александровича Мизгирева**, ныне проживающего в Санкт-Петербурге. Он отработал в Мурманском пароходстве 38 лет.

Почетного работника ММП, ветерана труда, заместителя начальника РКО, мурманчанку **Нину Николаевну Чистякову**. Ее трудовой стаж в пароходстве 46 лет.

С 75-летием

Ветерана труда, первого помощника капитана т/х «Валя Котик» **Михаила Михайловича Казаринова**, ныне проживающего в Санкт-Петербурге. Он от-

работал в Мурманском пароходстве 33 года.

Почетного работника ММП, ветерана труда и ММП, старшего помощника капитана т/х «Кола», мурманчанина **Гиляматына Шингарева**. Он отработал в компании 37 лет.

Ветерана труда, боцмана плавсостава ММП, мурманчанина **Николая Петровича Шнипова**. Его трудовой стаж в пароходстве 35 лет.

Ветерана труда и ММП, ведущего инженера-конструктора ММП, мурманчанина **Владислава Владимировича Афанасьева**, отработавшего в пароходстве 28 лет.

Ветерана труда, инженера-конструктора КБ Иду Александровну Нарышкину, ныне проживающую в городе Гатчина Ленинградской области. Она отработала в Мурманском пароходстве 23 года.

Ветерана труда и ММП, электромеханика т/х «Оленегорск», проживающего в городе Великие Луки Псковской области, **Михаила Васильевича Батанова**. Его трудовой стаж в компании 40 лет.

Ветерана труда, заместителя начальника отдела охраны труда ММП, мурманчанина **Олега Андреевича Лебедева**, отработавшего в пароходстве 19 лет.

Ветерана труда и ММП, водителя автобазы, мурманчанина **Вячеслава Михайловича Митрофанова**. Его трудовой стаж в Мурманском пароходстве 50 лет.

Ветерана ММП, дневальную плавсостава ММП, мурманчанку **Люсю Алексеевну Лавринову**. Она отработала на родном предприятии 21 год.

Ветерана труда, радиста радиобюро ММП, мурманчанку **Раису Александровну Федай**. Ее трудовой стаж в компании 34 года.

С 70-летием

Дневальную т/х «Павел Вавилов» **Нину Прокофьевну Панину**, проживающую в городе Балашове Саратовской области. Ее трудовой стаж в пароходстве 17 лет.

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



ЗНАЙ НАШИХ!



Капитану Мурманского пароходства, почетному полярнику, автору книг «Из Поморья в океан», «В Арктике на парусниках и атомоходах», «Родные берега» Леониду Степановичу Селиверстову присуждена Международная литературная премия «Полярная звезда».

Премия была учреждена Союзом писателей России совместно с ООО «Арктикморгео», ООО «Нефтегаз-

монтажсервис» при участии и поддержке правительства Санкт-Петербурга. Особое внимание при рассмотрении конкурсных работ, представленных на соискание премии, оргкомитет уделял наличию в произведениях образов социально активных героев, посвятивших свою жизнь служению Арктике, развитию и сохранению культуры Севера. Вручение премии состоится 5 декабря в Эрмитаже.



ПОЭТИЧЕСКИЙ ВЗГЛЯД НА ЖИЗНЬ

К сожалению, не всем он дан, и многие так и проживают, не восхитившись поэтичностью бытия. А вот сибиряка Николая Романовича Васильева этим даром природа наградила сполна.

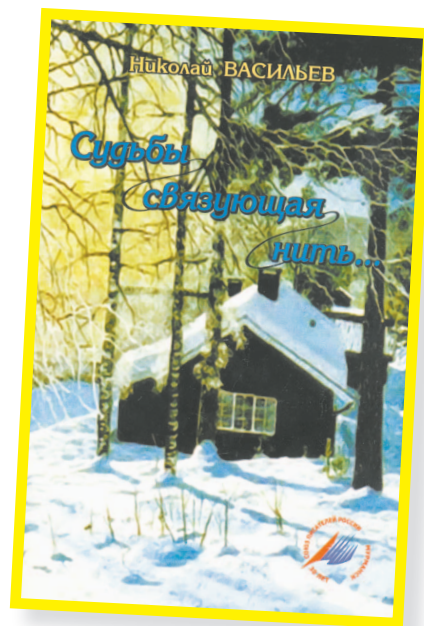
Когда я встречаюсь с ним, то невольно сам начинаю беспричинно улыбаться. От него всегда веет оптимизмом и уверенностью. Хотя его человеческая и трудовая судьбы не отличаются от большинства других россиян.

В наступающем году будет 25 лет, как Николай Васильев живет и работает в Мурманске. И его новая книга под лирическим названием «Судьбы связующая нить...» как нельзя лучше отвечает этому событию.

Крайний Север стал для Васильева второй родиной, а малая - в Забайкалье. Н. Васильев родился в поселке с символическим названием - Вершино-Дарусинский. Его перевод на прозаический язык звучит как доброе напутствие: «Подарили тебе талант, а ты иди к вершине!». С ранних лет он сочинял стихи. Повзрослев, получив образование, отслужил в армии, поехал по Советскому Союзу в поисках лучшего места для жизни. С 1988 года он стал жить в Мурманске. Трудился в ММП на ледоколах.

Шли ледоколы: «Ленин», «Россия» и «Арктика», «Вайгач», «Ямал», «Таймыр», Им поддалась ледовая стихия - Прославили Россию на весь мир!

Радушно встретило его и местное литературное творческое объедине-



ние. Васильев стал автором книг «Всемирному живому волю», «Птица осени». Кроме того, Николай Романович регулярно печатался в газетах, альманахах и сборниках.

Особенно притягательной для читателей оказалась его последняя работа - «Судьбы связующая нить». В книге четыре главы - «XX век», «Природа», «Любовь» и «О разном понемногу». В них автор по-своему раскрывает для нас окружающий мир.

Еще много можно говорить об удачной и талантливой книге, но самое верное - это окунуться в нее самому.

Рашид САЛЯЕВ.

Бованенково вошло в десятку самых дорогих энергопроектов мира

Проект «Газпрома» по освоению Бованенковского газоконденсатного месторождения на Ямале вошел в десятку энергопроектов, требующих колоссальных затрат для их реализации. В рейтинге CNN Money российское Бованенковское месторождение оказалось на четвертом месте.

Расходы на освоение Бованенковского газоконденсатного месторождения составляют около \$41 млрд. Месторождение было введено в эксплуатацию в конце октября текущего года. «Газпром» планирует добыть на месторождении более 5 трлн. кубометров газа. Высокая стоимость реа-

лизации проекта обусловлена сложными климатическими условиями, а также необходимостью строительства железнодорожной ветки длиной в 500 км и еще большего по длине газопровода.

Самым дорогим названо казахстанское нефтяное месторождение Кашаган на Каспии. Стоимость его разработки составляет \$116 млрд. Сложность освоения заключается в том, что северная часть Каспийского моря замерзает на всю зиму, а также в необходимости создавать инфраструктуру для вывоза добытой нефти.

Второе и третье места в списке самых дорогих энергопроектов заняли австралий-



ские месторождения Gorgon (\$57 млрд.) и Ichthys (\$43 млрд.).

Отметим, что более половины мест в первой десятке заняли австралийские нефтяные и газовые проекты

Источник <http://www.arctic-info.ru/>

Масловские чтения

Ежегодно в декабре Мурманский государственный гуманитарный университет проводит Масловские чтения. В этом году XI Масловские чтения состоятся 20-22 декабря и посвящаются они 200-летию победы России в Отечественной войне 1812 года.

Программа нынешних чтений более разнообразна, чем ранее. Запланировано обсудить следующие темы: «1812 год в зеркале культуры и литературы», «Язык, культура, литература Кольского и Европейского Севера», «Актуальные вопросы современной отечественной словесности» и др. На базе областного художественного музея для участников и гостей будет организована конференция на тему «Отечественная война 1812 года в произведениях искусства». 21 ноября в музее нашей компании состоится церемония вручения премии имени В. С. Маслова за 2012 год, а в заключение чтений для студентов университета будет проведена экскурсия, посвященная 80-летию создания Главного управления Северного морского пути.

В рамках программы состоятся встречи в областной научной библиотеке с мурманскими писателями.

Тел. для справок: +7(8152) 21-38-32, 21-38-33 (МГТУ, кафедра русской филологии), 48-13-56 (музей истории ММП).

ДЛЯ ДУШИ

Арктика...



Мне всегда казалось, что в Арктике в любое время года есть места, где идет об-

разование льда. А вот весной видеть этот процесс как-то необычно: там, на материке, весна - время ледоходов и капель.

Пока идем по чистой воде, взглядом из теплой каюты через иллюминатор Арктику не заметишь. Безоблачное небо напоено серебряной пылью пронзительного солнца. Разве что слишком уж вылиняло небо, нет густой синевы весеннего дня

Штиль. Вода лениво дышит мерзлой зыбью. Тут и там стали попадаться бляшки молодого блинчатого льда. Некоторые едва с ладонь величиной. Край их завернуты мохнатыми ресницами. Вот их

все больше и больше, порой они соприкасаются, а затем и смыкаются в единую ткань. В таких вот оспинах выглядит на снимках лунная поверхность.

Сероватый вначале лед крепнет и густеет белизной. Глазу не за что зацепиться, и если долго смотреть вдаль, где совсем размыта белесая граница между небом и льдом, то чувствуешь себя странно: ты как будто взвешен в какой-то единой субстанции, где совсем нет плоскостей...

Где-то читал, что цвет моря зависит от цвета неба. А как же в Арктике? Небо - бездонно голубое, а вода тем не менее густеет пугающей чернотой...

Борис СПИРИДОНОВ.

Детские новогодние мероприятия

С 15 ноября 2011 года в профкоме плавсостава началась запись детей работников пароходства - членов РПСМ, проживающих в Мурманске, на городские детские новогодние мероприятия.

Необходимо профгруппоргам береговых подразделений, предсудком АО «ММП» до 10 декабря с.г. составить списки детей до 14 лет (включительно) и направить в адрес профкома. В списках нужно указать: фамилию, имя, дату рождения ребенка, Ф.И.О. родителя.

Дети (4 - 10 лет) получат пригласительные билеты на новогоднее представление «Зимняя

сказка, или В поисках чуда», которое будет проходить в областном Дворце культуры 3 января 2013 года в 13.00.

Дети старших классов (11-14 лет) будут приглашены на танцевально-развлекательную программу, которая будет проходить в областном Дворце культуры 3 января 2013 года в 16 часов 30 мин.

При получении пригласительных билетов необходимо иметь при себе свидетельство (копию) о рождении ребенка.

**Председатель ППО АО «ММП»
В. В. Шульга.**

База отдыха АРКТИКА

К УСЛУГАМ ОТДЫХАЮЩИХ:

- комфортабельный жилой корпус на 30 мест и 10 уютных домиков;
- места для приготовления шашлыков (мангалы, беседки);
- прокат лыж, снегоходов и квадроциклов;
- столы для настольного тенниса;
- к услугам отдыхающих - сауна.

Тел. +7 (8152) 48-10-56, факс +7 (8152) 48-11-44

E-mail: Oil@msco.ru, моб. +7 921-155-09-99

27-й километр автодороги
Мурманск - Верхнетуманский



Стоимость подписки:
Печатная версия:
полугодие – 180 рублей;
год – 360 рублей.
Электронная версия:
полугодие - 90 рублей;
год – 180 рублей.

Мы организуем своевременную доставку свежего выпуска в Ваш почтовый ящик.

Подписка осуществляется во всех отделениях почтовой связи Мурманской области или в редакции по адресу:
г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15, каб. 209

Телефон редакции (8152) 48-12-04, e-mail: press@msco.ru