



Великий путь Великой державы

17 декабря 1932 года Совет Народных Комиссаров (правительство) принял постановление об образовании Главного управления Северного Морского пути (ГУСМП). Был создан специальный государственный орган по руководству мореплаванием и исследованиями в Арктике.

→ Стр. 6



Дорогие друзья!

Профсоюзный комитет ОАО «Мурманское морское пароходство» Российского профессионального союза моряков поздравляет вас с наступающим Новым годом и Рождеством!

Пусть каждый из вас в 2013 году осуществит свое самое заветное желание! Пусть каждый новый день приносит Вам радость, дарит удивительные открытия и преподносит приятные сюрпризы! От всей души желаю всем удачи, счастья, благополучия, мира и процветания!

Председатель профкома ОАО «ММП» РПСМ В.В.Шульга.



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 12
(7653)

28 декабря
2012

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года



Дорогой жизни



Теплоход «Клавдия Еланская» у многих ассоциируется с чем-то романтическим, мечтой о дальних плаваниях, синем море, экзотических странах. Когда-то он и вправду бороздил моря Мирового океана, возил туристов в Европу, на Кубу и даже в Дудинку. От желающих совершить прогулку на белоснежном лайнере не было отбоя. Ныне у теплохода другая, но не менее ответственная миссия.

→ Стр. 3

Мы снова в Антарктиде

Теплоход «Иван Папанин» доставил на индийскую антарктическую станцию «Бхарати» (Bharati) новый состав зимовщиков. 17 ноября судно вышло из Кейптауна, а 3 декабря прибыло к берегам Антарктиды.

→ Стр. 5

Новый лауреат

21 декабря в музее истории ММП состоялось вручение VIII премии им. Виталия Семеновича Маслова. В этом году лауреатом признан главный режиссер театра Северного флота Юзеф Фекета.

→ Стр. 7



АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

А.Медведев: «В ПЛАНАХ МУРМАНСКОГО ПАРОХОДСТВА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ СУДОВ»

Конец декабря - отличный повод для подведения итогов уходящего года. Не будем отходить от традиции. О том, что компании удалось достичь в 2012 году и к чему стремиться в следующем, 2013 году, рассказал генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» Александр Медведев.

- Александр Михайлович, год подходит к концу, какие итоги деятельности компании можно озвучить уже сегодня? Чем нынешний год отличается от предыдущего?

- Отчетный год для нашей компании скорее успешный, чем наоборот. Год еще не закончился, но сегодня уже можно говорить о том, что Мурманское морское пароходство увеличило объем выполненных работ в сравнении с 2011 годом. Значительно снижен убыток компании в сравнении с результатами прошлого года. Это говорит о том, что Мурманское пароходство сохраняет свои позиции одной из ведущих российских судоходных компаний.

- По каким основным направлениям работал флот, и каков общий объем перевезенных грузов?

- 2012-й стал не менее интересным годом в продолжение и развитие турбулентности мировых сырьевых и фрахтовых рынков. За волатильностью продаж угля, металла, удобрений менялась география работы судов пароходства.

В цифрах статистики за 2012 год объем перевозок грузов судами пароходства составил 4143 тыс. тонн (по сухогрузному и танкерному флоту). Однако география работы судов больше тяготела к северным портам: Мурманск, Архангельск, Кандалакша и портам Балтики. Это и понятно, специализация, ледовый класс судов и качество наших перевозок хорошо известны на этом рынке.

- Какие наиболее значительные события производственной деятельности компании в этом году вы можете отметить?

- Безусловно, следует отметить рост перевозок грузов в Арктике и продолжение работы судов компании в Антарктиде.

Пароходство традиционно сохраняет и укрепляет свои позиции по доставке грузов по программе государственного северного завоза.

В частности, в этом году практически в два раза увеличены объемы перевозок снабженческих грузов для ГУП ЧАО «Чукотснаб».

Важное место в деятельности компании занимает перевалка грузов фрахтователя ГУП ЧАО «Чукотснаб» через РПК-1 в Кольском заливе.

Стоит отметить работу наших плавкранов по проведению дноуглубительных работ на причалах Минобороны в акватории 35-го СРЗ и реконструкцию причалов города Североморска.

Подробнее об этом читайте на стр. 2-й.



Прежде всего хочу поздравить наших моряков с наступающим Новым годом и Рождеством и поблагодарить их за ежедневный самоотверженный труд на благо компании, за мужество, смелость, а подчас - героизм. За понимание общих задач и огромный вклад в их решение.

Также хочу поздравить своих береговых сотрудников Мурманского пароходства - инженеров, экономистов, бухгалтеров, юристов, менеджеров, чей повседневный, не менее сложный и кропотливый труд служит на благо нашего дела, координирует работу флота, снабжает всем необходимым суда, обеспечивает техническую готовность и безопасность мореплавания. Всем большое спасибо за работу! Пусть грядущий год принесет в ваши семьи любовь и радость, наполнит ваши сердца счастьем, согреет души теплом, подарит здоровье родным и близким, обеспечит вам благополучие и процветание.

Наш хронограф



1 января - 45 лет назад (1968) почетный канадский приз «Золотая трость» завоевал капитан теплохода «Леонид Леонидов» Мурманского морского пароходства Р.Б. Игрицкий.

14 января - 55 лет назад (1958) капитан И. А. Ман, возвращаясь на дизель-электроходе «Обь» Мурманского морского пароходства от антарктической станции «Мирный», при исследовании берега Сабрина (Антарктида) открыл два малых острова.

А.Медведев:

«В ПЛАНАХ МУРМАНСКОГО ПАРОХОДСТВА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ СУДОВ»

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

Сервисный флот компании участвует во многих проектах не только в акватории Кольского залива, но и за его пределами. В этом году плавкран 21/35 обеспечивал в Обской губе перегрузку грузов для строительства порта Сабетта и завода СПГ. Кроме того, в сентябре этот же плавкран выполнял уникальную операцию по снятию тяжеловесных контейнеров с рефрижераторного теплохода «Берег Надежды», севшего на мель в Кильдинском заливе.

- Как вы прокомментируете оптимизацию структуры управления и численности берегового персонала компании?

- Сегодня это бесспорная необходимость. Во главу угла поставлена приоритетная задача - сохранение и развитие «шипинга». Пароходство сегодня выполняет программу структуризации непрофильных активов, которые не имеют

отношения к основной деятельности компании, по инициативе представителей государства в совете директоров ОАО «Мурманское морское пароходство».

- Важный показатель жизнеспособности любой производственной структуры - это развитие и обновление основных средств производства. Для нашей компании - это флот. Каковы перспективы его развития?

- Ответ на этот вопрос будет логическим продолжением предыдущего. Ключевой задачей деятельности пароходства, как и в предыдущие годы, является развитие производства и расширение рынка услуг. В ММП разработана программа стратегического развития компании до 2015 года. В рамках этой программы предусмотрена реализация коммерческих проектов, связанных со строительством флота.

- На какой стадии находится реализация этих проектов?

- На сегодняшний день речь идет о строительстве 10 высокотехнологичных судов. На этот счет есть уже определенные договоренности. Могу сказать, что новые суда будут обустроены всем необходимым современным оборудованием и будут соответствовать требованиям экологической безопасности и энергоэффективности.

- Каковы планы у компании на следующий год в рамках социального развития? Какие условия создаются для комфортного труда моряков и повышения их уровня жизни?

- Одно из важных направлений работы компании - это укрепление социальной политики. В рамках этой задачи решаются вопросы по созданию достойных условий труда и отдыха сотрудников.

Если мы не хотим потерять свои лучшие кадры, мы должны активизировать работу в направлении обеспечения достойного уровня жизни нашим морякам.

Поэтому большую часть высвобождаемых средств мы планируем направить на повышение фонда оплаты труда экипажей.

Традиционно сохраняются социальные гарантии, закрепленные коллективным договором. Мы оплачиваем плавсоставу ежегодные путевки на санаторно-курортное лечение, выделяем детские подарки на новогодние праздники, сохраняем и развиваем бонусную систему оплаты труда (мотивация комсостава за безаварийную работу, экономию топлива), оказываем материальную помощь малоимущим семьям, перечисляем значительные средства нашим ветеранам-пенсионерам.

Особое внимание пароходство уделяет укреплению и формированию корпоративной культуры. Мы регулярно проводим спортивные праздники, семейные дни отдыха с выездом на нашу турбазу «Арктика», торжества, организуем мероприятия в музее истории компании. Приглашаем в эти культпоходы и моряков, и работников береговых подразделений вместе с женами и детьми.

Компания уделяет большое внимание здоровью своих работников, профилактике заболеваний.

Беседовала Ирина ЮСУПОВА.
Фото из архива редакции.

НОВОСТИ КОМПАНИИ



Полярная звезда

Заслуженный капитан Мурманского морского пароходства, почетный полярник, писатель Леонид Селиверстов стал обладателем международной литературной премии «Полярная звезда». Торжественная церемония вручения прошла 5 декабря в Эрмитажном театре Санкт-Петербурга.

Премия «Полярная звезда» была учреждена Союзом писателей РФ, и ее главной задачей стало привлечь внимание литераторов на проблемы Арктики. Работы на конкурс присылались из всех уголков России, особенно активно вовлеклись в участие писатели Архангельска, Нарьян-Мара, Мурманска и других северных регионов.

Наш земляк Леонид Степанович стал обладателем почет-

ной награды благодаря созданию серии книг, посвященных Арктике, ее легендарным первопроходцам, морякам Мурманского пароходства, вложившим немало сил и труда в великое дело освоения арктических территорий. Первая книга автора «Из поморья в океан» вышла в свет в 2005 году, вторая - «В Арктике на парусниках и атомоходах» - в 2008 году. В апреле этого года Селиверстов порадовал читателей третьим произведением - «Родные берега», в котором писатель-маринист рассказал о своей малой Родине - старинном архангельском селе Долгощелье, корабельной столице Поморья, о своих предках-мореходах, покорявших моря Северного Ледовитого океана.

Курсом на Дудинку

Танкер «Котлас» в составе транспортно-логистического комплекса обеспечивает программу по заводу топлива в Норильский промышленный район.

В схеме заезда участвуют: РПК-1, танкер-накопитель «Натали» (судовладелец ОАО ММП) и танкер «Енисей», принадлежащий ОАО «ГМК «Норильский никель». В среднем в месяц планируется переваливать порядка 12 500 тонн светлых нефтепродуктов.



ПЕРСПЕКТИВА

Администрацию Северного морского пути разместят в Москве

Администрация Северного морского пути (СМП) начнет работу в Москве 28 января 2013 года, вспомогательные учреждения будут расположены в Архангельске. Об этом сообщил журналистам заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский на открытии арктического тренажерного комплекса в Санкт-Петербурге.

По его словам, проект постановления о создании администрации Северного морского пути (СМП) готов и проходит согласование с федеральными органами. Бюджет предприятия составит 35 миллионов рублей, до 28 января будут определены тарифы и правила плавания.

Офис будет располагаться в Москве. Олерский подчеркнул, что администрацию Северного морского пути решено создать в столице, «чтобы никого не обидеть».

«В Архангельске один из филиалов может быть. При этом содержательная часть в Архангельске давно существует. Например, там базируется «Гидрографическое предприятие», - прокомментировал замминистра заявление губернатора Архангельской области Игоря Орлова о том, что администрация Северного морского пути (СМП) будет находиться в Архангельске.

Олерский заявил, что в размещении в Архангельске нет логики, так как он находится вне Северного морского пути.



Кроме того, МЧС, аварийно-спасательные службы и Росгидромет, которые будут обеспечивать работу Севморпути, также находятся в Москве.

Напомним, в конце июля президент РФ Владимир Путин подписал закон о Северном морском пути, которым, в том числе, предусматривается создание администрации Севморпути в форме федерального казенного учреждения, которое будет принимать заявления на право плавания в его акватории.

Источник: Арктика-Инфо.
Фото: IStockphoto/Thinkstock/
Fotobank.ru

Теплоход «Клавдия Еланская» у многих ассоциируется с чем-то романтическим, мечтой о дальних плаваниях, синем море, экзотических странах. Когда-то он и вправду бороздил моря Мирового океана, возил туристов в Европу, на Кубу и даже в Дудинку. От желающих совершить прогулку на белоснежном лайнере не было отбоя. Ныне у теплохода другая, но не менее ответственная миссия.

СВЯЗЬ С БОЛЬШОЙ ЗЕМЛЕЙ

Сегодня «Клавдия Еланская» обслуживает социально значимую линию Мурманск - Островной, возит грузы и пассажиров из областного центра в Островной (прежнее название Гремича, Мурманск-140. - Прим. ред.), а в летний период заходы осуществляются в села, расположенные на побережье Белого моря, - Чаваньгу, Сосновку, Чапому, Тетрино. В этих местах сообщение с другими населенными пунктами возможно только по воздуху посредством вертолета или по морю судном.

Теплоход «Клавдия Еланская» для жителей Островного имеет огромное значение. «Уже лет 20 мы ходим только на Островной, начиная с 1993 года, - рассказывает капитан судна Николай Рапацевич. - Ныне здесь людей осталось мало, всего каких-то две тысячи человек. Но для этих немногочисленных островчан «К.Еланская» - единственное транспортное средство для доставки пассажиров, хозяйственных и строительных грузов, продовольствия».

Судно способно принять на борт более 200 человек, пассажирам предоставляются комфортабельные каюты, оборудованные санузлом и душем. Кроме того, на теплоходе есть музыкальный салон с баром, ресторан. Во время пребывания в Мурманске или Гремиче «К.Еланская» выполняет роль гостиницы, и пассажиры могут не волноваться за ночлег. «К.Еланская» оборудована судовым краном, способным поднимать грузы весом до 2, 5 тонны, поэтому некоторые пассажиры едут в Мурманск на личном транспорте, который перед отходом загружают на судно.

ВСЕ НА СВОИХ МЕСТАХ

Находясь на борту, я с интересом пролистала книгу отзывов и предложений «Клавдии Еланской» - она полна благодарственных писем от пассажиров теплохода, которые, судя по отзывам, оценили комфорт и удобства белоснежного красавца-лайнера и покинули борт довольные радужным приемом и прекрасным обслуживанием. «Очень хочется найти самые теплые и сердечные слова благодарности экипажу прекрасного теплохода за то, что он (экипаж) позволил, помог мне вернуться в мою юность... Теперь по существу: все в этом рейсе прекрасно, уверен, что не только в этом, прекрасное обслуживание, усло-

«Линия морских пассажирских рейсов Мурманск - Йоканьга - Мурманск для нас - это самая настоящая дорога жизни, значимость которой переоценить невозможно. А эти теплоходы («Вацлав Воровский», «Алла Тарасова», «Клавдия Еланская») - вся наша жизнь. С ними связана масса теплых и светлых воспоминаний у всех жителей нашего города».

Источник <http://www.gremicha.narod.ru>

вия, отношение команды», - пишет житель Тюмени. Как много этим сказано! А главное, понимаешь, что за всеми этими словами стоит огромный человеческий труд и высокий профессионализм.

Вот уж поистине золотые слова - люди наше все! По словам капитана, команда на «К.Еланской» собралась как на подбор - сплошные мастера своего дела. Многие люди здесь работают давно, а есть и такие, которые с самой приемки.

- Сформировать достойный экипаж - одна из главнейших задач капитана, - говорит Рапацевич. - У нас на флоте так: если полюбил судно, то это навсегда. Здесь с первых дней работает боцман Чайка, он еще, будучи матросом 1-го



класса, флаг поднимал на судне. Много ребят пришли в 1980-е, которым здесь понравилось и они задержались, - матрос 1-го кл. Зайцев, 2-й помощник капитана Нагорный - он начинал матросом. Мой наставник капитан Кононов работал на «К. Еланской» с приемки судна и до самой смерти. Я при нем 10 лет отходил старпомом и дублером капитана. Он был порядочным, добрым человеком, настоящим мореходом. Именно с ним мы и начинали собирать команду.

По словам капитана, это только с виду так кажется, что работать на пассажирских судах легко. На самом деле это кропотливая работа: приход-отход, приход-отход, стоянок мало. Работа тяжелая, но почетная.

- Я бы поблагодарил каждого, кто создавал здесь ауру, труд людей не пропал даром, и она (аура) здесь где-то под половицей хранится, - говорит капитан и добавляет:

- Пользуясь случаем, хочу выразить слова благодарности старпому Иосифу Тодоровичу, третьему механику - Походенько, четвертому механику - Кузину, старшим мотористам Нягулову и Усанову, помощнику капитана по радиоэлектронике Шадренкину, нашим женщинам - дневальным и бортпроводницам.

На судне железная дисциплина, под неустанным контролем капитана здесь строго следят за чистотой - регулярно и тщательно паласы моют, каюты драят. Много на судне делается руками самих моряков (даже обои сами клеят). Члены экипажа прикладывают много сил, чтобы содержать судно в хорошем косметическом состоянии. На судне работают 5 бортпроводниц. В их задачи входит обслужить пассажиров, расстелить и собрать белье в каютах, прибрать. Причем сделать это незаметно, чтобы не доставлять дискомфорта отдыхающим. И у них это отлично получается.

- У меня тут спросили: «Что-то у вас экипажа совсем не видно?». Я ответил,

что это хорошо, значит - все на своих местах! - говорит капитан.

Николай Рапацевич признается, что сами жители Островного к теплоходу относятся бережно, как к своему родному, имущество не портят. Что и говорить, за долгие годы «совместного» плавания судно стало для них вторым домом. Свою кормилицу островчане ласково прозвали «Клавушкой».

И НА КУБУ, И В ДУДИНКУ

Теплоход «Клавдия Еланская» можно по праву назвать визитной карточкой не только Мурманского морского пароходства, но и нашего города. «К.Еланская» прославилась Мурманск далеко за пределами страны. А ведь все благодаря интереснейшим маршрутам, которые в свое время совершил теплоход. Старожилы судна с удовольствием вспоминают то время.

Сделав свой первый круизный рейс из Мурманска в Ленинград, «К.Еланская» начала трудовую эпопею с походов на Кубу - в далекие 80-е теплоход перевозил на остров Свободы советских военнослужащих. В среднем переход туда и обратно длился порядка 40-42 суток.

Были рейсы и в Центральную Африку, возили специалистов в Анголу. Теплоход работал с приличной нагрузкой. Совершались круизы в европейские порты - Хельсинки, Стокгольм, Осло, Копенгаген. До 1988 года судно обслуживало престижную балтийскую линию Ленинград - Рига - Таллин - Гдыня - Варнемюнде. В тех памятных вояжах путешествовали туристы из разных уголков земного шара, билеты раскупались мгновенно, судно забивалось до отказа. Тогда в заграничных плаваниях пассажиров обслуживало 102 члена экипажа, а в обычных рейсах количество моряков сокращалось до 87 человек.

Старпом Иосиф Тодорович работает на «К.Еланской» с 1986 года (а в пароходстве с 1982 года). Он рассказал об арктических круизах, которые теплоход совершал в советские времена. Думается, что сегодня нашлось бы немало желающих побывать в таких рейсах, увидеть своими глазами эту удивительную и загадочную Арктику с ее ледяными просторами, пройти морскими маршрутами до Дудинки, Игарки, увидеть своими глазами Новую Землю, побывать на Земле Франца-Иосифа, посетить Архангельск, Соловецкие острова. Увы, сегодня такая экзотика не всем по карману! А тогда это было возможным для каждого третьего советского гражданина, Мурманское морское пароходство организовывало регулярные арктические рейсы пассажирских лайнеров с иностранными и советскими туристами на борту. «Люди за 2-3 месяца записывались. И хотя стоимость билета была высокой, все спальные места забивались впритык», - рассказывает старпом.

МАСТЕР ШВАРТОВКИ

По словам капитана, судно грамотно спроектировано и профессионально построено (кстати, строили его в Югославии, а вот проект готовили советские конструкторы), оно небольшое, достаточно маневренное, может заходить в небольшие бухты. К очередному юбилею

К ТЕМЕ



Вера Роздина, глава администрации ЗАТО г. Островной:

- «Клавдия Еланская» для отдаленного населенного пункта не просто средство передвижения и доставки грузов на социально значимой линии. С этим теплоходом связана вся жизнь островчан.

В день прихода теплохода в Островном все меняется. С раннего утра начинается оживленное движение автомобильного и грузового транспорта в сторону причала. Кто-то встречает родных, знакомых, кто-то контейнеры со свежими продуктами, мебель, бытовую технику и многое-многое другое. А после обеда, ближе к вечеру, начинается активное передвижение населения от магазина к магазину. Поскольку морской транспорт является единственным средством сообщения, то без теплохода жизнь просто остановится.

Сегодня теплоход приходит 4-5 раз в месяц, и это уже доставляет сложности: по доставке свежих продуктов, посещению больницы, отправке людей в командировки, отпуск и т.д. Любое дальнейшее сокращение рейсов либо замена теплохода на меньшее судно пагубно скажется на функционировании ЗАТО.

парохода Николай Рапацевич, опираясь на данные в судовом журнале, посчитал, что за годы эксплуатации лайнера им было пройдено 1, 5 млн. морских миль, около 40 раз судно обогнуло земной шар, а судовой кран поднял 145 тыс. тонн грузов - в основном продовольствие и багаж, перевезено 690 тысяч пассажиров.

Неоднократно теплоход попадал в жестокие шторма и с честью преодолевал их. «Наша Клавушка всепогодная, - говорит капитан, - судно ледового класса, надежное». Но нельзя не отметить стойкость и опыт моряков. Ведь от этого очень многое зависит. Кстати, старпом Тодорович по секрету рассказал о морской сноровке капитана, о владении им искусством мореплавания. Чего только стоит его мастерство швартовки! «Вы бы видели, как он швартуется, - говорит Иосиф Рудольфович. - Иной раз пассажиры спрашивают: «Ну что, когда мы уже придем?». А я им: «А вы посмотрите в иллюминатор, уже стоим у причала».

Ирина ЮСУПОВА.
Фото из архива редакции.

Читайте нас на сайте <http://msco.ru>

Работа по призванию



«Свободный человек, любить ты будешь море!» - так сказал один из поэтов, и жизнь подтверждает эту истину. Знакомьтесь: Александр Николаевич Максимов - человек, горячо влюбленный в море. Он обладает приятной внешностью, улыбчив, свободно вступает в разговор, с ним легко и интересно общаться. Александр - обладатель самой земной профессии, работает поваром на судах нашей компании.



судовой кок

В морском экипаже повара называют коком. Для моряков это очень важная личность. Судите сами. Кто из нас не любит хорошо и вкусно поесть? Конечно же, все любят ощутить умиротворение и спокойствие от чувства сытости. Это касается даже тех, кто имеет прекрасную возможность ежедневно аппетитно покушать за домашним столом. И вдвойне важно сытно накормить вкусным блюдом судовой экипаж, состоящий нередко из нескольких де-

сятков мужчин, месяцами оторванных от домашней кухни. «А на теплоходе «Иван Папанин» приходилось кормить до шестидесяти человек. Это были люди разных национальностей. Индусы, норвежцы, аргентинцы, и все хотели вкусно покушать», - рассказывает Александр. И старался Саша Максимов не уронить честь державы и компании. У иностранцев всегда была возможность выбрать что-то по своему желанию. Максимова хорошо знают моряки теплоходов

«В. Ткачев», «И. Папанин», «Капитан Свиридов», на которых ему приходилось трудиться.

ПЕРВЫЕ ТРУДНОСТИ

Александр Максимов родился и вырос в Мурманске. После окончания средней школы поступил в ГПТУ № 6 и получил специальность повара. Куда пойти работать, у выпускника училища раздумий не было - только на флот. Родители - моряки, работали на судах рыбной промышленности, поэтому молодой человек с дипломом повара после армии сразу пошел в море.

Становление его как специалиста пришлось на «нулевые» двухтысячные. В одном из портов Новой Зеландии рыбопромысловый траулер, на котором он работал, был арестован. На судне не было продуктов, не было света, передвигались по судовым помещениям в темноте, держась за переборки. Рыбакам тогда годами не платили зарплату. Надеяться было не на кого. Мать - пенсионерка, приходилось порой жить только на ее пенсию. Решил моряк уйти из рыболовного флота. В пароходство неоднократно обращался, использовал даже знакомых, но получал однозначный ответ: «Не требуется!». И вот однажды, почти в отчаянии, проходя мимо службы кадров, в очередной раз зашел и услышал: «Срочно оформляйтесь!». Даже документы помогли выправить. Так неожиданно в 2003 году молодой специалист стал поваром 2-й категории на теплоходе «В. Ткачев».

из плохих овощей - не сваришь хороших щей

Говорят, что приготовление пищи - это искусство. Александр подтверждает эту истину. Из продуктов, которые приобретены для питания экипажа, необходимо продумать меню для четырехразового питания, учесть нормы потребления, а затем уже приготовить и накормить экипаж. А главное в приготовлении вкусных блюд - это качество продукции. С продуктами Максимов на Вы, на камбузе работает только в перчат-

ках. Приготовление пищи - дело творческое. Вот и раздумывает кок, из какого мяса можно приготовить отбивные, а какое использовать для котлет. Или капуста: если попала твердых сортов, то ее Александр использует для щей или борща - она не разварится. А из мягких сортов капусты он готовит вкусный салатик, который с удовольствием кушают моряки. Такое оно, искусство поварское!

Работа на камбузе - не всегда благодарная. Приходится нередко готовить в условиях штормовой погоды. Тогда котлеты на сковородке прыгают, словно живые, того и гляди «разбегутся» по палубе, а готовить-то все равно надо. Ведь только сытый моряк - хороший работник. Поэтому и старается Александр удовлетворить вкусы своих мореходов, но не всегда это получается. «Бывает, - признается Максимов, - некоторые остаются недовольны и даже ворчат». А для него слышать и видеть это неприятно. Портится настроение, а ведь вкус пищи и ее усвоение теми, для кого она предназначена, в полной мере зависит от настроения человека, вложившего свою душу в процесс ее приготовления.

«ТОРТ НА СКОРУЮ РУКУ»

Рецепт от Александра Максимова

Приготовление:

Взять остатки печенья, сухари, сушки, орехи, пропустить через мясорубку. Смешать с кремом. Можно добавить кусочки фруктов, шоколада. Сделать коржи. Покрывать их кремом из масла и сгущенки. Украсить ягодами и приятного аппетита!

МУЖЧИНЫ ЛЮБЯТ СЛАДКОЕ

Сейчас Александра Максимова можно назвать высокопрофессиональным мастером. За отличную работу он имеет грамоту от генерального директора пароходства и благодарственное письмо от руководителей города. Моряки нередко говорят, что после капитана первый человек на судне повар. Спрашиваю: «Так ли это?». Саша улыбается

и категорично отвечает: «Нет! Я свое место знаю и на большее не претендую!».

Нелегко работать на камбузе, но моряк не жалуется. Вставать ему приходится в пять утра, чтобы успеть приготовить завтрак для экипажа. Нередко случается Александру и хлеб выпекать. На мой вопрос: «Чем вы удивляете экипаж?» - Александр рассказал, что каждую неделю по воскресеньям он печет что-то вкусненькое. Ведь моряки хоть и мужчины, но любят сладкое не меньше, чем слабый пол. «Вот и балую. Знаю, что далеко не все повара на нашем флоте это делают. Я же не привык плохо исполнять свои обязанности. Понимаю, что и от меня зависит микроклимат в экипаже. Кроме того, приятно слышать от моряков слова благодарности».

УВЛЕЧЕНИЯ

Без моря Александр себя не представляет. Побывал во многих странах мира, но где бы он ни был - всегда участвует во всех судовых мероприятиях и экскурсиях, стремится больше узнать о портах заходов судна. Есть у него увлечение - камни. Везет их Александр Максимов отовсюду. Особенно гордится коллекцией антарктических камней, некоторые из них подарил музею. В его коллекции имеется удивительной красоты порода, напоминающая пушистый снежный ком. Такое впечатление создает белая соль одного из антарктических озер, покрывающая камень кристаллами разнообразной формы. А еще он владеет большой коллекцией этикеток со спичечных коробков. Это коллекционирование называется филумений. Сейчас моряк в отпуске. Его нередко можно встретить в книжных магазинах Мурманска, где он приобретает что-то из краеведческой литературы. Александр много читает. Дома у него целая библиотека. Это книги, фотографии, видеофильмы о городе, в котором он родился и в который он возвращается после длительных морских плаваний.

Валентина КАРЕПОВА.

СООБЩАЕТ СОВЕТ ВЕТЕРАНОВ

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.

25 ноября на 76-м году жизни ушел из жизни грузчик СМТС, мурманчанин Валентин Петрович Ерженинов. Он отработал в компании 6 лет.

28 ноября на 78-м году жизни перестало биться сердце инженера АСУ (ИВЦ), ветерана труда и ММП, мурманчанин Тамары Тимофеевны Вакоориной. Она отдала родному предприятию 33 года жизни.

30 ноября на 88-м году жизни не стало механика плавсостава ММП, ветерана труда, мурманчанина Виталия Николаевича Синцова. Он отработал в Мурманском пароходстве 36 лет.

4 декабря на 82-м году ушел из жизни помощник капитана плавсостава ММП Виктор Анатольевич Головин, почетный работник ММП, ветеран труда и ММП, проживавший в Санкт-Петербурге. Его трудовой стаж в пароходстве 38 лет.

9 декабря на 69-м году жизни умерла воспитатель яслей-сада, ветеран труда, мурманчанка Валентина Николаевна Белина. Ее трудовой стаж в компании 31 год.

10 декабря на 76-м году жизни умерла техник ЭРНК, ветеран труда Алевтина Борисовна Богомолова, проживавшая в Бел-

городской области. Она отработала в компании 23 года.

17 декабря на 75-м году жизни не стало инженера УМТС, ветерана труда, мурманчанина Виталия Александровича Свечкарева. Его трудовой стаж в компании 29 лет.

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



МЫ СНОВА В АНТАРКТИДЕ



В прошлом номере мы публиковали материал о возобновлении работы наших моряков на Южном полюсе. На днях на почту редакции пришла статья от нашего внештатного автора, помощника капитана по радиоэлектронике Владимира Пантелеева, в которой он рассказал об антарктических буднях экипажа теплохода «Иван Папанин».

От редакции.

Теплоход «Иван Папанин» доставил на индийскую антарктическую станцию «Бхарати» (Bharati) новый состав зимовщиков. 17 ноября судно вышло из Кейптауна, а 3 декабря прибыло к берегам Антарктиды.

Уже не первый год с началом летнего сезона в Антарктиде в район Ларсеман Хилс (Larsemann Hills) приходят такие же, как и мы, снабженцы: австралийское судно «Aurora Australis», китайское экспедиционное судно «Хуе Лонг», российское судно НЭС «Академик Федоров» и суда ММП - ледокол «Владимир Игнатьев» и т/х «Иван Папанин». Каждое судно работает по своей отдельной программе, пробиваясь к своему месту. В прошлом году тяжелая ледовая обстановка вынудила нас к координации совместных действий. Мы пробивались через припай совместно с австралийским судном «Aurora Australis», пользовались ледовой информацией, переданной с их судна, а в районе станции Новолазаревская объединили наши усилия с НЭС «Академик Федоров» для организации выгрузки на ледовый барьер. В сезоне 2012-2013 гг. суда парокходства прибыли к берегам Антарктиды и начали грузовые операции первыми. Лето в Антарктиде короткое, и за малый период времени следует выполнить большой объем работы.

АНТАРКТИДА - РОДНАЯ ИНДИЙСКАЯ ЗЕМЛЯ

Межгосударственные отношения в антарктическом регионе южнее 60 градуса ю. ш. регулируются Договором об Антарктике 1959 года, который вступил в силу в 1961 году после его подписания 12 государствами - первоначальными участниками. Странами антарктического сотрудничества в 1991 году подписан Мадридский протокол по охране окружающей среды к Договору об Антарктике. Сейчас членами Договора являются 49 государств, 28 из которых консультативные.

Основная цель Договора об Антарктике - «в интересах всего человечества Антарктика должна и впредь всегда использоваться исключительно в мирных целях и не должна стать ареной или предметом



международных разногласий». Исследовательскую деятельность координирует Научный комитет антарктических исследований (НКАИ) (Scientific Committee on Antarctic Research, SCAR). Договором запрещено создание в районе южнее 60-й параллели южной широты военных сооружений, проведение военных маневров, испытание любых видов оружия, размещение и захоронение радиоактивных отходов. Для обеспечения соблюдения положений Договора ответственными представителями могут производиться инспекции в любое время и в любом районе Антарктиды, включая все научные станции и морские суда в пунктах разгрузки и погрузки.

В ноябре - декабре 2012 года российско-американская инспекция произвела проверку шести иностранных станций: китайской «Чжунь-Шань», норвежской «Тролл», бельгийской «Принцесса Элизабет», японской «Сева» и индийских станций «Майтри» и «Бхарати». Представители Госдепартамента США и Министерства иностранных дел России проверили станции в отношении выполнения положений Договора об Антарктике, и в частности выполнения странами-участницами международных обязательств по защите окружающей среды. Любая деятельность в Антарктиде, даже туризм, а тем более судоходство, строительство станций, прежде чем она будет разрешена, долж-

на на международном уровне пройти процедуру предварительной оценки ее воздействия на окружающую среду.

ЭКИПАЖ К РАБОТЕ ГОТОВ!

После завершения инспекции индийской станции «Бхарати» члены международной комиссии были приглашены на борт теплохода «Иван Папанин». Они рассказали о перспективах научных исследований в Антарктиде и современных проблемах антарктического сообщества. Начальник Российской антарктической экспедиции (РАЭ), национальный представитель России в Комитете по охране окружающей среды Договора об Антарктике Валерий Лукин рассказал морякам о Стратегии развития деятельности России в Антарктике и ответил на интересующие экипаж вопросы.



Помощник капитана по радиоэлектронике В. В. Пантелеев и лидер станции доктор А. Кришнамурти.

Несмотря на то что инспекция морских судов не входила в программу, комиссия отметила подготовленность судна в плане защиты окружающей среды, хорошую осведомленность экипажа в вопросах экологической этики, подготовленность команды к выполнению высокоширотного рейса, наличие и работу навигационного оборудования, метеорологических и ледовых прогнозов.

СЛУЧАЙ С ВЕРТОЛЕТОМ

Подтверждением высокой оценки подготовленности экипажа теплохода «Иван Папанин» послужил случай с корейским вертолетом. Получив неблагоприятный прогноз об усилении ветра, вахтенный помощник предупредил командира вертолета о надвигающемся урагане, передав

ему прогноз как в устной, так и в письменной форме. Корейский экипаж, закончив полеты, не принял к сведению информацию об усилении ветра и не закатил вертолет Bell-407 в ангар. Ночью ветер усилился до 35 метров в секунду, порывы ветра угрожали повредить лопасти вертолета, но корейские механики в одиночку не в состоянии были демонтировать их. На просьбу о помощи откликнулись члены экипажа т/х «Иван Папанин». Ветер усилился настолько, что трудно было удержаться на вертолетной площадке, ноги скользили, и невозможно было открыть глаза из-за снежных зарядов. Мороз и сильный ветер не позволяли быстро отцепить лопасти, их легко могло унести ветром за борт и повредить, но добровольцам удалось отсоединить лопасти и уложить их в безопасном месте.

В этот раз все обошлось, жаль только, что иногда приходится совершать «трудные подвиги» по причине чьей-то безответственности и халатности.

С НОВЫМ ГОДОМ, ПАРОХОДСТВО!

Доктор Адити Кришнамурти была выбрана индийским правительством из целого ряда кандидатов для работы на антарктической станции. Ей предстоит провести зимовку и руководить мужским коллективом из 16 человек не менее 12 месяцев. Доктор Кришнамурти прошла подготовку на выживание в экстремальных условиях в Гималаях, подтвердив готовность к работе в Антарктиде, впрочем, как и остальные смелые индийские парни.

Накануне Нового года Адити Кришнамурти выразила желание поздравить нашу команду и всех работников Мурманского морского пароходства с предстоящим праздником. Вот перевод этого поздравления:

- Уважаемые работники Мурманского морского пароходства! От имени и по поручению зимнего состава индийской антарктической XXXII экспедиции примите наши искренние поздравления с наступающим Новым годом и Рождеством. Дружба Индии и России, основанная на взаимном уважении и равноправии, имеет продолжительную и весьма плодотворную историю. Примером взаимовыгодного сотрудничества между Национальным центром арктических и океанических исследований (NCAOR) при правительстве Индии и Мурманским морским пароходством (MSCO) служит строительство в Антарктиде новой индийской научно-исследовательской станции «Бхарати» (Bharati). С вводом в эксплуатацию третьей антарктической станции Индия войдет в элитный клуб исследователей Антарктиды, что позволит еще глубже продолжить палеоклиматические исследования, собрать доказательства континентального распада, чтобы показать 120-миллионную историю индийского субконтинента. Индийский флаг, впервые установленный в Антарктиде в 1981 году, продолжает развеваться над южным континентом, и в этом немалая заслуга российских моряков, работников Мурманского морского пароходства. Экипаж теплохода «Иван Папанин» неоднократно доказал свой высокий профессиональный уровень, умение и настойчивость в достижении поставленных целей. Мы были уверены в своем выборе и надеемся на дальнейшее сотрудничество. С наступающим Новым годом и Рождеством!

Владимир ПАНТЕЛЕЕВ,
помощник капитана
по радиоэлектронике.
Борт т/х «Иван Папанин».
Фото автора.



ВЕЛИКИЙ ПУТЬ ВЕЛИКОЙ ДЕРЖАВЫ



После сравнительно успешных походов судов Карских хлебных экспедиций и плаваний ряда экспедиций в различные районы Арктики, в частности, к Земле Франца-Иосифа, Северной Земле, к Новосибирским островам и острову Врангеля в конце двадцатых - начале тридцатых годов прошлого столетия, все более активно стали звучать требования реального освоения всей трассы вдоль сибирских берегов. И резонно: открытие такого пути сулило широкие перспективы развития транспортных связей между портами Архангельском и Мурманском, в первую очередь с устьевыми районами богатых сибирских территорий. А также создания великой трансарктической трассы между Европейским Севером и Дальневосточным бассейном.

А плавание парохода «А. Сибиряков» в 1932 году от Архангельска до Берингова пролива в одну навигацию практически открыло новый морской путь. Этот знаменательный поход подвел своего рода результат предшествующих трудов нескольких поколений моряков-полярников. И одновременно обозначил новую эру в арктическом мореплавании. А советское правительство закрепило директивно эти выдающиеся результаты.

ЕДИНЫЙ ГЛАВК

17 декабря 1932 года Совет Народных Комиссаров (правительство) принял постановление об образовании Главного управления Северного морского пути (ГУСМП). Был создан специальный государственный орган по руководству мореплаванием и исследованиями в Арктике. Перед ним была поставлена основная задача: «Проложить окончательно Северный Морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути». С этого важного правительственного решения началось развитие национальной морской системы со звучным и гордым названием: Северный морской путь и обустройство северных окраин страны - фасада России.

Главное управление Северного морского пути было сугубо специализированным объединением. Оно формирова-

В постановлении о создании (ГУСМП) были определены главные направления его деятельности, такие как:

- создать трассу Северного морского пути от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать ее и обеспечить безопасное плавание на этом пути;
- передать ГУСМП все ледоколы, ледокольные пароходы, зверобойные, гидрографические и научно-исследовательские суда;
- поручить ГУСМП образовать в необходимых местах угольные базы и производственные элементарное портовое оборудование;
- поручить ГУСМП образовать в необходимых местах самолетные базы для постоянных наблюдений за льдами и содействия в проводках арктических караванов судов;
- передать в ведение ГУСМП все существующие научные, метеорологические и радиостанции, расположенные на побережье и островах Северного Ледовитого океана;
- поручить ГУСМП разработать тип ледоколов и транспортных судов, необходимых для Северного морского пути;
- передать в ведение ГУСМП Арктический институт, с тем чтобы исследование Севморпути было основным стержнем его научной работы.



Дважды Герой Советского Союза, начальник дрейфующей станции «СП-1» контр-адмирал И. Д. Папанин.

лось как единый транспортный и хозяйственный главк, обязанный проводить согласованную государственную политику в области транспорта, промышленности и торговли на всей территории северного края.

Главсевморпуть получил в свое управление практически весь ледокольно-транспортный флот, а также речные суда, порты и портопункты от Кольского полуострова до Владивостока. Кроме того, в его подчинение вошли гидрографическая служба и полярная авиация. По оценкам специалистов, это был положительный фактор - все мореходное хозяйство Севера объединилось в одну систему.

ИЗЛИШНЯЯ САМОУВЕРЕННОСТЬ - ПЕЧАЛЬНЫЕ ИТОГИ

Но, к сожалению, с первых же лет его существования на это ГУСМП начали активно «навешивать» многочисленные, совершенно несвойственные ему функции: организацию и создание разнообразных отраслей промышленности, торговлю, эксплуатацию природных ресурсов, хозяйственное и культурное обслуживание северных территорий и даже подготовку национальных кадров различных профессий.

Понятно, что весь этот неумелый управленческий ажиотаж привел к весьма печальным результатам. Главное управление Севморпути стало уделять все меньше внимания своей основной и главной задаче - развитию Северного морского пути в надежно действующую транспортную магистраль. Довольно благоприятные ледовые условия в арктические навигации 1935-1936 годов, позволившие выполнить большой объем транспортных и научно-исследовательских работ в Баренцевом и Карском морях, создали атмосферу некоторой самоуверенности и беспричинной успокоенности. А это, в свою очередь, привело к печальным итогам арктической навигации 1937 года. Тогда в различных районах арктических морей остались на зимовку 25 транспортных судов и почти все ледоколы.

ВОЙНА ВНЕСЛА СВОИ КОРРЕКТИВЫ

После рассмотрения и подведения итогов этого сокрушительного провала Совнарком принял целый ряд постановлений, направленных на устранение допущенных ошибок. Началось освобождение ГУСМП от несвойственных ему

функций. С этих пор Главсевморпуть стал действовать как транспортная отрасль, специализирующаяся на освоении, развитии, обустройстве и эксплуатации морских и речных путей Арктики. В 1938 году были созданы два морских арктических пароходства Главсевморпути - одно в Мурманске, другое во Владивостоке. Освоение арктической трассы СМП и обустройство береговых коммуникаций пошло активнее и целенаправленнее.

Однако начавшаяся в 1941 году Великая Отечественная война внесла в деятельность еще несформировавшегося полностью главка новые неожиданные и очень трудные направления и задачи. Приостановилось строительство новых ледоколов и транспортных, многие ледокольно-транспортные суда были «мобилизованы» и переданы вместе с экипажами в ведение Северного военно-морского флота. Изменились характер и направления перевозок по трассам Северного морского пути.

Военная обстановка по-своему усилила роль Главсевморпути. На трассе резко увеличился грузопоток, особенно с Дальнего Востока, а также из внутренних районов Сибири. Отсюда шли продовольственные грузы, лес, металл, уголь. Многие ледокольно-транспортные суда всю войну достойно несли службу в качестве сторожевых кораблей на арктических фронтовых коммуникациях.

НАЧАЛЬНИК ГЛАВКА

В послевоенный период Главсевморпуть активно продолжил свою основную деятельность. Справедливости ради заметим, что большую работу всего главка в то время проводил и направлял начальник Главсевморпути Иван Дмитриевич Папанин. Контр-адмирал, дважды Герой Советского Союза, почетный полярник, горячий патриот Арктики и активный государственный деятель, он пользовался большим авторитетом и заслуженным доверием в высших партийных и государственных органах власти.

Например, по его инициативе после каждой арктической навигации проводились расширенные итоговые совещания, обычно в Ленинграде, на которых обстоятельно и критично обсуждались итоги навигации. По свидетельствам участников, эти совещания отличались широкими, компетентными обсуждениями большого круга вопросов, касающихся деятельности всей арктической структуры. В них участвовали опытные специалисты: арктические капитаны, полярные летчики, гидрографы, ученые-исследователи Арктики, снабженцы и ответственные руководители государственного уровня. И не было чиновного люда. Боевой тон на этих совещаниях, как правило, задавал Папанин.

«ХОТЕЛИ КАК ЛУЧШЕ...»

Однако время шло, в стране стало многое меняться, и, к сожалению, не все в лучшем направлении. В конце пятидесятых годов ГУСМП уже в несколько усеченном формате вошло в состав вновь созданного Министерства морского флота. С этого времени могучее объединение стало терять свои позиции, а Папа-

нин оказался «не у дел». Нарботанные ранее структуры ГУСМП начали быстро и неразборчиво растаскивать «соседи» по принципу: «Не зевай Фомка, пока ярмарка!».

Наконец в 1964 году Главное управление Севморпути, точнее все, что от него осталось, было окончательно упразднено, а его «наследство» передали в один из отделов Министерства морского флота под новым названием «Администрация Севморпути».

Северный морской путь - это великая широтная магистраль, связывающая все арктические и заполярные территории от южного («Золотого!») - добавляли моряки) побережья Северного Ледовитого океана до верховьев сибирских и дальневосточных рек.

Для абсолютного большинства заполярных регионов, в частности Ямала, Таймыра, Якутии, Чукотки, да и всей Северо-Восточной Сибири - это главный и практически единственный путь доставки и вывоза различных грузов. Это, наконец, стратегическая национальная магистраль, соединяющая

два гигантских региона - Европейский и Дальневосточный. Это и великая международная дорога, соединяющая воедино все районы Мирового океана.

Почти 60 лет этот суровый, временами запредельно трудный путь вдоль всего побережья Сибири был главной национальной коммуникацией на севере нашей страны. Трудными поколениями моряков, гидрографов, летчиков, ученых, полярников этот своего рода Сибирский морской тракт активно осваивался, развивался, обустроивался и со временем превратился в гигантскую, оживленную транспортную систему, объединившую все морские и речные «подъездные» пути Сибири, Чукотки и Дальневосточного Приморья.

К концу 80-х годов по трассам Северного морского пути под проводкой могучих, современных ледоколов в разных направлениях шли сотни транспортных судов с самыми различными грузами. Главные арктические порты: Дудинка, Диксон, Певек принимали океанские суда с осадками от 8 до 12 метров.

А за Северным морским путем лежит арктический континентальный шельф - тоже важнейшая часть исконной российской территории. Обо всем этом, по большому счету, должны думать государственные структуры, ответственные «за Севера». И не просто думать, а решительно и энергично действовать, хозяйствовать, как подобает руководителям государственного ранга и представителям Великой державы.

Еще в 1926 году Президиум Центрального Исполнительного комитета Союза ССР принял и опубликовал постановление «Об объявлении территориями Союза Советских Социалистических Республик всех земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане». А так как Российская Федерация является правопреемницей Союза ССР, за ней, безусловно, остаются и права на все эти территории. И так, по моему мнению, должно быть всегда!

Леонид СЕЛИВЕРСТОВ,
капитан дальнего плавания,
почетный полярник.



Поздравляем вас, коллеги!

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

Билоус Сергей Иванович - повар 2-й кат. т/х «Михаил Стрекаловский»;
Светашов Валентин Петрович - матрос 1-го класса лк «Владимир Игнатьев»;
Гусарук Юрий Андреевич - ст. механик т/х «К.Чухчин»;
Тимохов Игорь Иванович - капитан т/х «Заполярье»;
Михайлов Николай Иванович - капитан танкера «Натали»;
Ушакова Лидия Васильевна - буфетчик т/х «К. Минин»;
Смирнов Юрий Алексеевич - капитан т/х «Новая Земля»;
Нимчук Михаил Николаевич - старший моторист - матрос т/х «капитан Свиридов»;
Денисенко Николай Яковлевич - старший помощник капитана т/х «Грумант»;
Кисилев Дмитрий Александрович - 2-й механик лк «Владимир Игнатьев»;
Боровских Люция Анатольевна - инспектор службы кадров;

Максимова Ирина Анатольевна - бухгалтер 1-й категории отдела учета ТМЦ и капвложений;
Прокофьев Александр Валерьевич - начальник службы безопасности мореплавания - заместитель директора по судоходству;
Стрельников Сергей Александрович - главный штурман - заместитель начальника службы безопасности мореплавания;
Якубович Михаил Иосифович - матрос 1-го класса танкера «Хатанга»;
Алферов Богдан Александрович - старший помощник капитана т/х «Александр Суворов»;
Сыкулев Эдуард Анатольевич - матрос 1-го класса т/х «Клавдия Еланская»;
Терентьев Виктор Николаевич - ст. моторист - электрогазосварщик т/х «Капитан Чухчин»;
Ярмоленко Юрий Анатольевич - боцман лк «Владимир Игнатьев».

Вам, родившимся в декабре 1947, 1952, 1957, 1962 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морскому делу, верность славным традициям орденоносного 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 отработал в Мурманском пароходстве 33 года.

Почетного работника ММП, ветерана труда и ММП, старшего помощника капитана т/х «Кола», мурманчанина **Гиляматина 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 Минтрофанова**. 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!



НОВЫЙ ЛАУРЕАТ



21 декабря в музее истории ММП состоялось вручение VIII премии им. Виталия Семеновича Маслова. В этом году лауреатом признан главный режиссер театра Северного флота Юзеф Фекета.

Юзеф (Иосиф) Васильевич Фекета родился в 1941 году в Закарпатской области Украинской ССР. Окончил Харьковский институт искусств по специальности «актер драматического театра и кино», позднее - театральное училище им. Б. В. Шукина по специальности «режиссер драматического театра» и высшие театральные курсы.

В октябре 1988 года Фекета был приглашен на постановку в драмтеатр Краснознаменного Северного флота. После Юзеф Васильевич работал главным режиссером Закарпатского областного русского драматического театра. Но через полтора года Фекета вернулся в Мурманский театр Северного флота, где работает и по сей день. Юзефу Фекете удалось создать свой театр, который сегодня любим популярным зрителем.

По характеру Фекета - оптимист, человек эмоциональный и страстный, его главная установка - разбудить в зрителе самые светлые чувства, заставить сопереживать и верить в лучшее. Режиссер исповедует русский психологический театр, который идет через эмоции к душе человека, к его сердцу. Он уверен, что после спектакля зритель должен еще какое-то время ходить под впечатлением от увиденного, думать, размышлять, и добивается этого всеми средствами своего театра. На его спектакли зрители приходят по несколько раз.

В любых условиях Юзеф Васильевич придерживается своей позиции - воспитывать у зрителя высокие нравственные качества, прививать культуру. А это значит, работать на хорошем драматургическом материале. Режиссер поставил немало спектаклей, среди которых: «Каменное гнездо», «Пер Гюнт», «Отец», «Лес», «Госпожа министерша», «Ревизор», «Прибайкаль-

ская кадрили», «Тартюф», «Мачеха», «Актриса», «Шутки в глухомани» и другие. «Фекета - это сердце театра, благодаря ему театр выжил. Он - человек искренний, честный во всех проявлениях», - говорит актер Алексей Макаров.

Юзеф Васильевич много времени уделяет общественной работе, является членом Союза театральных деятелей, руководителем режиссерской секции при Союзе театральных деятелей России. Бороться за сохранение русского репертуарного театра ему приходится на всех заседаниях театральных деятелей, вплоть до выступлений на телеканале «Культура». Он всегда искренен, правдив.

Встречи со зрителями очень распространены в театре. Фекета после спектакля выходит на сцену к зрителям и начинается разбор спектакля.

На сцене театра Северного флота не увидишь отстраненного, равнодушного взгляда. Здесь актеры проживают судьбы своих героев - таково требование главного режиссера.

Фекета - победитель театральных конкурсов «Северная Ника», «Улучшатель мира», победитель Международного фестиваля «Полярная звезда», единственный на Кольском полуострове дважды лауреат премии губернатора. Он удостоен высоких званий «Заслуженный деятель искусств России» и «Народный артист Российской Федерации».

Юзеф Васильевич прекрасный семьянин. Его жена Наталья Долгалева - актриса театра Северного флота, а вот дочь Анна пошла по стопам отца: она театральная режиссер. Сейчас ставит спектакли в различных театрах страны.

Не так давно режиссеру удалось побывать в Канаде, где живет с семьей его старшая дочь. После этой поездки Юзеф Васильевич признался, что не смог бы жить ни в какой другой стране, кроме России, что он на всю жизнь прикипел к Северу...

Валентина КАРЕПОВА.
Фото Л. ШКОДА.



Что несет нам год грядущий?



Новогодние гадания

В канун нового года каждого из нас волнует вопрос, что будет в следующем году. Однако не все готовы ждать, среди нас есть такие люди, которым нужно знать все заранее, сбудутся или не сбудутся мечты. Для тех, кто верит в предсказания и гадания, будет интересна следующая информация.

Гадание с помощью зеркала

Вам потребуются три свечи, зеркало и графин, наполненный водой. Поставьте графин на твердую поверхность, установите позади графина зеркало, с трех сторон от графина поставьте свечи и зажгите их. Ваша задача смотреть сквозь воду в графине. Считается, что в нем должно отразиться ваше будущее.

Гадание по узорам на стекле

Возьмите небольшое зеркало, облейте его водой и ровно в полночь вынесите на мороз. Когда на поверхности появятся разные узоры, занесите его в дом и начинайте гадать по замерзшей поверхности. Если на зеркале видны круги - значит, весь будущий год вы проживете в достатке, если вы увидите еловую ветку, то будете много работать. Квадраты предвещают различные жизненные затруднения. А треугольники пророчат успех и везение.

Гадание на бумаге

В новогоднюю ночь напишите на маленьких бумажках свои самые заветные желания, положите их под подушку. А 1 января, проснувшись, вытащите любую наугад. Какое желание будет на бумажке, то и сбудется в наступившем году.

Гадание на яблоках

Так гадают в Чехии. После рождественского ужина яблоки

«Змея в доме - достаток в семье», - гласит древняя китайская мудрость. Черная (Водяная) Змея - символ неоднозначный: с одной стороны змею отличают свобода и независимость, хитрость и даже коварство, а с другой - изменчивость и гибкость.

Змея - это пресмыкающееся, холодное, порой жестокое, но в то же время мудрое. Поэтому год будет непростым, но относительно стабильным и ровным. Астрологи утверждают, что для большинства знаков 2013 год пройдет без невероятных успехов, но и без фатальных неудач. Водяная Змея приветствует здравый смысл, толерантность по отношению к окружающим и близким. Не нравятся Черной Змее крайности в отношениях, медлительность в принятии решений.

Год Змеи принесет удачу тем, кто не будет торопить события и забегать вперед. Он также хорош для поиска партнера. Союзы, заключенные в этом году, будут крепкими и долговечными. Поэтому стоит подумать о создании семьи и рождении детей.

разрезают поперек, и если внутри оказывается правильная звездочка из косточек, значит, грядущий год будет счастливым.

На свечке, скорлупе и воде

Загадайте одно желание, сосредоточьтесь на нем и во время гадания держите его постоянно в голове. Возьмите скорлупку от грецкого ореха, поставьте в нее зажженную тонкую короткую свечу для торта и опустите полувывшийся кораблик в миску с водой. Если огонек не потухнет и кораблик не перевернется - ваше желание непременно сбудется в начавшемся году. Пламя погасло, но скорлупка со свечой осталась на плаву - мечта осуществится, но это потребует от вас много усилий. Кораблик утонул, свеча погасла - желанию в этом году не суждено сбыться.

Новогодние приметы

Перед новым годом нельзя ничего брать в долг, есть риск прожить весь год в долгах.

Заветное желание обязательно исполнится, если на протяжении звона курантов успеть написать его на клочке салфетки, поджечь, бросить в бокал с шампанским и выпить.

Украшенная новогодняя елочка в доме принесет в будущем году верность, долголетие, счастье и здоровье.

Пополнение в семье нужно ждать, если с новогодней елочки упадет и разобьется игрушка.

Если в преддверии Нового года ломается дверной замок - в доме будет мало гостей.

Как и в чем встречать новый год

Прежде всего Змея не переносит шума и лишних движений. Поэтому встречать новый, 2013 год астрологи рекомендуют в небольшом, тесном кругу своей семьи или компании. В этот светлый и добрый праздник надо полностью расслабиться и отбросить все заботы и мрачные мысли.

В одежде будут приветствоваться черный цвет, все оттенки серого, а также синего, зеленого, жемчужного и голубого. Кроме того, в новогодних нарядах будет актуальна переливчатость, напоминающая о водной глади и о блестящих на солнце чешуйках.

Украшения должны включать драгоценные и полудрагоценные камни, особым шиком будут бриллианты.



Повесьте на елку талисман года - маленькую Змею. Если у вас нет дома елки, то обязательно поставьте на середину стола веточку сосны, к тому же на Востоке она символизирует долголетие.

Новогоднее меню

На новогоднем столе обязательно должны быть блюда из мяса. Змея обожает зайцев и кроликов, поэтому без крольчатины на столе не обойтись.

Кстати, если покупаете кролика незамороженным, его нужно непременно заморозить,

а потом оттаять - тогда мясо станет нежным. В мясные блюда нужно добавить много зелени, специй, пикантных приправ.

Желательно, чтобы на столе были морепродукты и рыбные закуски, всевозможные салаты, горячие рыбные блюда. Заливное из рыбы - идеальный вариант для встречи Нового года.

Новогоднее меню разнообразят блюда из яиц. Не секрет, что Змея - большая любительница яиц, поэтому фаворитами на новогоднем столе для нее будут омлетные рулетики, яйца, фаршированные грибами, ветчиной или овощами.



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 - Верхнетумокский

Уважаемые читатели!
Газета «Арктическая звезда» объявляет
ПОДПИСКУ.

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:
Мурманск, ул. Коминтерна, 15, каб. 209

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