



Успехология для молодых

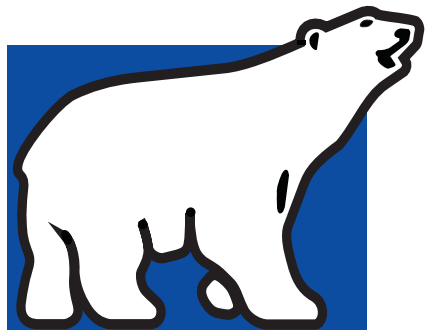
В любой компании молодые и талантливые специалисты являются хорошей инвестицией в будущее. Скорость карьерного роста таких специалистов зависит от их работоспособности и профессиональных знаний. Но главные достоинства молодежи, которым отдают предпочтение работодатели, это свежий взгляд на старые проблемы, гибкость и умение подстраиваться под актуальные задачи.

→ Стр. 4

Через десять морей и два океана

Еще в тридцатые годы Кононович впервые ступил на палубу судна матросом Дальневосточного морского пароходства. Но так сложилось, что плавать довелось вдали от Тихоокеанского бассейна. За полста лет прошел путь от матроса до капитана! И преследовала моряка мечта: зайти в бухту Золотой Рог, окинув ее взглядом с капитанского мостика океанского судна.

→ Стр. 6



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 1
(7653)

25 января
2013



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Антарктическую романтику заменил скайп



В настоящее время антарктические станции далеко не такие, какими были несколько лет назад. Антарктида стала полигоном для испытания и внедрения новых технологий и современной техники.

→ Стр. 3

День полярника



Его еще нет официально на календаре, но о нем мечтали многие поколения людей, живущих на Крайнем Севере. И вот совсем недавно в прессе прозвучал призыв Героя Советского Союза и Героя Российской Федерации Артура Чилингарова, что надо узаконить еще один народный праздник - День полярника.

→ Стр. 6

НОВОГОДНЯЯ НОЧЬ В ЛЕДОВЫХ ОБЪЯТИЯХ



В этом году выдалась непростой ледовая обстановка в Кандалакшском заливе. Раннее образование ледового припая вынудило суда завершить работу и покинуть порт выгрузки.

Те, кто работает на флоте, знают, что судно для моряка - это маленькое государ-

ство, где своя политика, где нет выходных и праздников. Вот и в новогоднюю ночь на теплоходе «Капитан Свиридов» было совсем не до празднования. У причала порта Кандалакша судно попало в «ледовый плен».

Подробнее об этом читайте на стр. 2.

Наш хронограф



1 февраля - 80 лет назад (1933) образовано управление воздушной службы (впоследствии Управление полярной авиации) при Главном управлении Северного морского пути.
19 февраля - 75 лет назад (1938) экспедиция О. Ю. Шмидта на ледоколе «Ермак», ледокольных пароходах «Таймыр», «Мурман» и боте «Мурманец» сняла с льдины участников дрейфующей станции «П-1» (И. Папанина, Э. Кренкеля, Е. Федорова и П. Ширшова).

Новогодняя ночь в ледовых объятиях

(Начало на стр. 1.)

САМОСТОЯТЕЛЬНО ПРОБИЛСЯ И ДРУГИМ ПОМОГ

С 22 по 31 декабря теплоход «Капитан Свиридов» находился под загрузкой у причала порта Кандалакша. За то время, что осуществлялись перегрузочные операции, произошло интенсивное льдообразование, и толщина льда в припае достигла в среднем 50 см. Несмотря на то что теплоход имеет усиленный ледовый класс Регистра РФ и способен преодолевать льды толщиной до 70 см, самостоятельно и безопасно пробиться сквозь плотный припай достаточно сложно.

31 декабря на судно прибыл директор департамента безопасности мореплавания Владимир Ермолин, и в районе стоянки судна был проведен тщательный анализ ледовой обстановки.

- 1 января в 1.00 судно с помощью буксира и лоцмана отошло от причала, - рассказал Владимир Ермолин. - В результате точных и скоординированных действий моряков «Капитан Свиридов» прошел абсолютно самостоятельно весь участок припая, вышел на чистую воду в центральную часть Белого моря. Под действием юго-восточных ветров ледяные поля прижало к терскому берегу.

В Горле Белого моря теплоход «Капитан Свиридов» встретился с судном

«Виктор Ткачев» и передал на борт координаты каналов припая и рекомендации для следования по пройденному маршруту. Благодаря этим сведениям «В.Ткачев» благополучно и без задержек пришел в порт Кандалакша. Далее рекомендуемые курсы были переданы на теплоход «Запоярь».

ЭКОНОМИКА ДОЛЖНА БЫТЬ ЭКОНОМНОЙ

По словам Владимира Ермолина, экипаж «Капитана Свиридова» выполнил еще одну не менее ответственную задачу. Под контролем капитана Н.И. Колесникова моряки строго следили за расходом топлива как во время стоянки, так и во время движения судна. На стоянке экипажем были отключены все дополнительные устройства потребления тепловой и электрической энергии, а на переходе использовались оптимальные обороты двигателя, даже при работе во льдах. Капитан выбирал оптимальные маршруты движения, к примеру, было рассчитано время полных вод у острова Сосновец, что позволило использовать приливо-отливные течения.

НА ЗАКОННЫХ ОСНОВАНИЯХ

Политика компании в отношении экономики топлива на судах связана не толь-



ко с реализуемыми мерами по сокращению эксплуатационных расходов, но и с требованиями закона.

1 января 2013 года вступили в силу поправки к Приложению VI МАРПОЛА по техническим мерам сокращения выбросов парниковых газов с судов в соответствии с Резолюцией ИМО МЕРС.203(62). Теперь на новых и существующих судах валовой вместимостью 400 и более должны находиться Судовые планы управления энергоэффективностью судна. Такие

планы были разработаны в ММП еще в прошлом году и в декабре были разосланы на суда.

- Сегодня мы ищем варианты, анализируем и оцениваем опыт разных экипажей в этом направлении. Все это мы впоследствии обобщим и будем результативно использовать на всем флоте, - сообщил Владимир Ермолин.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото из архива редакции.

 ОФИЦИАЛЬНО

На сайте Министерства транспорта РФ опубликован приказ № 7 от 17 января 2013 года «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути».

Данный документ устанавливает порядок организации плавания судов в акватории Севморпути. Он включает в себя правила ледокольной и ледовой лоцманской проводки судов в акватории, положение о навигационно-гидрографическом и гидрометеорологическом обеспечении плавания судов, правила осуществления радиосвязи, установленные требования к судам, касающиеся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов.

Организация плавания судов в акватории СМП осуществляется Администрацией Северного морского пути, которая

В АРКТИКЕ ПО ПРАВИЛАМ

начнет работу в Москве 28 января 2013 года. Разрешение на плавание судна в акватории СМП выдается Администрацией на основании заявления судовладельца или капитана судна, поданного не позднее чем за 15 дней до предполагаемой даты захода судна в акваторию. В разрешении указывается информация о необходимости использования ледокольной проводки при плавании судна в акватории Северного морского пути. Размер платы за ледокольную, а также за ледовую лоцманскую проводку судна в акватории Севморпути определяется в соответствии с законодательством РФ о естественных монополиях с учетом вместимости судна, ледового класса судна, расстояния проводки и периода навигации. Порядок расстановки судов в ледовом караване устанавливает капитан ледокола, осуществляющий руководство ледовым караваном. Судно, которое в соответствии с разрешением осуществляет плавание в акватории Северного морского пути без ледокольной проводки, при встрече льда, в котором оно не может следовать самостоятельно, немедленно информирует об этом Администрацию СМП и действует в соответствии с ее указаниями.

Ледовый лоцман должен иметь удостоверение о праве ледовой лоцманской проводки судов в акватории СМП, выданное Администрацией. Официальными языками ледовой лоцманской проводки судов в акватории Севморпути является русский и английский. Связь между судами, ледоколами и Администрацией СМП



будет осуществляться с использованием радиоборудования. Контактная информация для связи с Администрацией будет размещена на официальном сайте организации. Также на сайте будет размещен долгосрочный ледовый прогноз на 30 и 90 суток по акватории Северного морско-

го пути, рекомендованные маршруты плавания в акватории Севморпути и сведения о проходных осадках на этих маршрутах.

Источник Арктика-Инфо.
<http://www.arctic-info.ru>
Фото из архива редакции.

Профком информирует:

В связи с переездом сообщаем новый адрес первичной профсоюзной организации ОАО «ММП» Российского профессионального союза моряков: г. Мурманск, Портовый проезд, д. 31а, офис № 707 (7-й этаж). Телефон/факс - 48-14-65.

Председатель профкома В. Шульга.



АНТАРКТИЧЕСКУЮ РОМАНТИКУ ЗАМЕНИЛ СКАЙП

Теплоход «Иван Папанин» выполнил первую часть индийского контракта по доставке груза в Антарктиду. Судно обеспечило снабжение и смену первого зимовочного состава новой станции Бхарати, доставило на вторую индийскую станцию Майтри топливо и продовольствие.

В начале января судно зашло в южноафриканский порт Кейптаун для пополнения запасов продовольствия, топлива и принятия нового состава индийской экспедиции, а после этого с грузами и людьми на борту вновь отправилось в район Ларсеман Хилс (Larsemann Hills).

ИННОВАЦИИ НА БЕЛОМ КОНТИНЕНТЕ

В настоящее время антарктические станции далеко не такие, какими были несколько лет назад. Антарктида стала полигоном для испытания и внедрения новых технологий и современной техники. На станциях, как на выставках достижений народного хозяйства, можно увидеть последние разработки ученых и инженеров, конструкторов и дизайнеров. Сегодня в Антарктиде можно встретить все - начиная от современных моделей одежды, разработанных для экстремальных условий существования, до космической техники, проходящей тест-испытания.

На Белом материке работают уникальные научные комплексы, с помощью которых космологи получают новые данные о строении Вселенной. Ведутся постоянные наблюдения за климатическими и метеорологическими процессами на континенте, которые являются климатообразующим фактором для всей Земли. Антарктические станции, расположенные на побережье, дают идеальные возможности для отслеживания сейсмологической активности на всей планете.

Новые станции, возводимые на замену устаревшим антарктическим базам, поражают своими техническими возможностями и дизайном. Современные условия проживания на станциях ничем не отличаются от проживания в городском

отеле с уровнем комфорта в три-четыре звезды. Сменился и контингент зимовщиков, работающих на станциях. Если раньше зимовали в основном метеорологи и радисты, под общим профессиональным названием - полярники, то сейчас преобладают логисты, палеогляциологи, космологи, инженеры-электронщики, радиоастрономы. Безлимитный Интернет, скайп, несколько телевизионных каналов на родном языке, разнообразное меню - это обычный социальный набор антарктической жизни. Романтика уступает место научно-техническому про-

Сменился и контингент зимовщиков, работающих на станциях. Если раньше зимовали в основном метеорологи и радисты, под общим профессиональным названием - полярники, то сейчас преобладают логисты, палеогляциологи, космологи, инженеры-электронщики, радиоастрономы. Безлимитный Интернет, скайп, несколько телевизионных каналов на родном языке, разнообразное меню - это обычный социальный набор антарктической жизни.

грессу, однако климатические и ледовые условия, хоть и сделали Антарктиду доступней для человечества, не изменились со времени открытия ее нашими соотечественниками Беллинсгаузеном и Лазаревым.

И труд работающих на Белом континенте людей не стал менее важным и полезным, чем прежде. Научные и технические достижения лишь умножают вклад людей в познание своей Земли и Вселенной.

ИНАУГУРАЦИЯ БХАРАТИ

В конце февраля запланирована инаугурация станции Бхарати, ожидается визит высокопоставленных особ, представителей антарктического сообщества,



Индийская станция Бхарати

участников строительства станции, на которой российскую сторону с гордостью будет представлять экипаж теплохода «Иван Папанин» Мурманского морского пароходства.

Оснащение станции инженерными системами отопления, водоснабжения и канализации компания KAFER поручила специалистам немецкого подразделения международного концерна YIT, строительство «нулевого цикла», фундаментные работы выполняла норвежская компания LNS. Особый акцент при проектировании и строительстве станции сделали на экологическую безопасность. Отопительная система разработана на поддержание температуры теплоносителя 60 градусов при внешней температуре окружающего воздуха минус 40 градусов. Трубопровод питьевой воды выполнен из пищевой нержавеющей стали. Очистка питьевой воды производится устройством термической дезинфекции и механическими фильтрами. Санитарная система производит фильтрацию и очистку сбрасываемых в океан вод до полного их очищения. Сухой осадок утилизируется и в дальнейшем вывозится с континента вместе с другими бытовыми отходами.

Для обеспечения работы трех дизель-генераторов на территории станции возведена современная бункерная станция суммарным объемом 270 тонн топлива. За год опытной эксплуатации станции, проживания зимнего и сезонного контингента затрачено 120 тонн топлива, т.е. лишь половина от имеемого запаса. Телекоммуникационное оборудование позволяет производить бункеровочные операции по Интернету в автоматическом режиме из любой точки земного шара. Система безопасности при разливе топлива немедленно фиксирует утечку и перекрывает подачу топлива. Пожаробезопасность обеспечивается изоляцией топливного трубопровода инертным газом. Станция рассчитана на одновременное проживание до 50 человек в комфортных условиях. Имеются спортзал, спортивные тренажеры, сауна, Интернет, благоустроенные каюты.

Доставку строительной техники, оборудования и грузов для строительства суперсовременной станции в Антарктиде, а также проживание участников индийской экспедиции и строителей обеспечивает Мурманское морское пароходство. Теплоход «Иван Папанин» уже третий сезон участвует в реализации этого грандиозного проекта. Теплоход идеально подходит для выполнения погрузочно-разгрузочных работ на необорудованный берег и работы в экстремальных ледовых условиях. Судно оснащено вертолетной площадкой и ангаром для размещения в нем двух вертолетов КА-32С, способных перевозить груз весом до 5 тонн на внешней подвеске, на судне имеется комплекс для заправки вертолетов. Теплоход способен преодолевать заснеженный лед толщиной около 1 метра. Бытовые и жилые помещения рассчитаны на проживание 40 пассажиров. Все эти качества делают теплоход «Иван Папанин» универсальным судном, хорошо приспособленным для выполнения высокоширотных рейсов.

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



Бытовые условия жизни на индийской станции



В любой компании молодые и талантливые специалисты являются хорошей инвестицией в будущее. Скорость карьерного роста таких специалистов зависит от их работоспособности и профессиональных знаний. Но главные достоинства молодежи, которым отдают предпочтение работодатели, - это свежий взгляд на старые проблемы, гибкость и умение подстраиваться под актуальные задачи.

Александр Голозубов - групповой инженер-диспетчер отдела оперативной работы флота

В январе 2010 года, сразу после окончания Новороссийской морской государственной академии им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Александр Голозубов устроился на работу в Мурманское морское пароходство. И вот уже три года он трудится в департаменте эксплуатации флота.

Групповой инженер-диспетчер (ГИД) - это человек, отвечающий в судоходной компании за оперативную деятельность группы судов. В настоящее время за Александром закреплено семь судов ММП: пять сухогрузов и два пассажирских теплохода, один из которых «Клавдия Еланская», совершающая перевозки на социально значимой линии.

В ежедневные обязанности Александра входит планирование рейсов закрепленных за ним судов, их бункеровка, контроль расхода топлива, снабжение пресной водой, работа с агентами в портах, переписка с различными службами и ведомствами, в том числе с Министерством транспорта Мурманской области. Это достаточно важная деятельность, неотъемлемая часть функционирования флота.

Александр признается, что главное в его работе - это коммуникабельность, умение договариваться с людьми по любым вопросам, четко и в срок донести до них важную информацию, поскольку на флоте выражение «время - деньги» более чем актуально.

Александр при выборе профессии пошел по стопам своего отца Владимира Голозубова, который работал в пароход-



стве начальником отдела диагностики УТЭФ. Однако в отличие от папы Александр остановился на организации перевозок и управлении на морском транспорте, так как считает это одним из самых интересных и перспективных направлений среди морских специальностей.

Во время учебы в вузе Александр участвовал в программе международного обмена «Work and Travel», целью которой было предоставление студентам высших учебных заведений возможности непосредственного участия в повседневной жизни народа через путешествия и временную работу. Александр в течение года жил и работал в Соединенных Штатах, в Оушен-Сити (штат Мэриленд),

пробовал себя в разных профессиях, объехал все восточное побережье от Бостона до Майами. Это дало ему бесценный опыт в принятии самостоятельных решений, а также явилось великолепной языковой практикой, что помогает ему в сегодняшней деятельности.

Сам по себе Александр человек достаточно динамичный, признается, что ему нравится быть в движении, он любит, когда возникают сложные задачи, которые нужно решать, стратегически мыслить.

И его кругозор не ограничивается рабочим местом. Александр старается смотреть на мир шире. Активно занимается спортом, стремится к развитию своих знаний и умений. В прошлом году

Павел Стетюха - ведущий специалист-эколог

Мурманское морское пароходство - компания с высокой степенью экологической ответственности, осуществляя свою деятельность, внедряя наилучшие существующие технологии, стремится свести к минимуму негативное воздействие на окружающую среду. Вклад в успешную работу пароходства в этом направлении вносит ведущий специалист-эколог департамента эксплуатации береговых объектов и вспомогательного флота Павел Стетюха.

Бережное отношение к окружающей среде и рациональное использование природных ресурсов давно перестали выполнять лишь имиджевую функцию для любых компаний. Современные реалии заставляют человечество всерьез задуматься о своем влиянии на планету.

Сегодня бизнес и общество стремятся найти компромисс между собственным развитием, экономическим ростом и необходимостью сохранения потенциала планеты. О необходимости такого компромисса говорят не только выступления ультраправых «зеленых», но и прогрессивное, ежегодно ужесточающееся международное и национальное законодательство. Все это заставляет природопользователей не только неукоснительно выполнять требования, но и предпринимать всевозможные меры по внедрению технологий, снижающих негативное воздействие на окружающую среду.

По словам Павла, важным и чрезвычайно ответственным является то, что



ОАО «ММП» обладает многолетней историей, неразрывно связанной с историей становления Российского Севера и безупречным статусом при осуществлении деятельности в северных широтах.

- Помимо флота под управлением компании находятся береговые объекты и гидротехнические сооружения, - рассказывает Павел Стетюха. - Обладая широкой инфраструктурой, пристальное внимание со стороны контрольно-надзорных органов нам обеспечено. Это подтверждают регулярные проверки, проводимые

федеральными и региональными органами исполнительной власти в ОАО «ММП».

ЕЖЕДНЕВНАЯ РАБОТА

По роду своей деятельности Павел тесно взаимодействует с природоохранными организациями, органами власти и научными институтами. Также он представляет интересы ММП в профильных органах исполнительной власти, участвует в заседаниях «круглых столов»,

консультационных групп, бассейновых советов.

Безусловно, объем работы и круг вопросов, которые ежедневно приходится решать в оперативном режиме, требует от специалиста широкого круга знаний и навыков.

ОТ МЕДИЦИНЫ К ЭКОЛОГИИ

Павел родился и вырос в семье врача. Пойдя по стопам отца, он поступил в Северную государственную медицинскую академию (г. Архангельск). Однако спустя два года, осознав, что это не его путь, оставил академию и осуществил перевод в Мурманский государственный технический университет на естественно-технический факультет, начав обучение по специальности «Инженерная защита окружающей среды».

В университете вел научную работу, тесно связанную с будущей трудовой деятельностью, проходил практику в крупных компаниях и федеральных органах исполнительной власти.

Трудовую деятельность начал с 2004 года и сразу же окупился в организацию и ведение проектов в сфере охраны окружающей среды. Павел участвовал в международных конференциях, в том числе «Barents waste management», в проекте «Лавна» (по очистке Кольского залива от заброшенных и утопленных судов), результатом которого стала ликвидация свалки судов в районе устья реки Лавна в южном колене Кольского залива Баренцева моря. Также были реализованы проекты по оценке обеспечения уровня го-



Александр участвовал в международном проекте «Баренц Логистика 2», по которому была предусмотрена стажировка логистических компаний в Финляндии, Швеции. Программа стажировки включала посещение портов Кеми, Лулео, паромов и стивидорных компаний. Участники стажировки (специалисты Мурманского торгового порта, ГМК «Норильский никель», Северной торгово-промышленной палаты и др.) познакомились с работой всей инфраструктуры иностранных портов, системой безопасности в них, участвовали в различных семинарах.

- Я получил огромный опыт на практике. Сегодня проект находится на за-

ключительном этапе, в ближайшее время планируется поездка в финский Оулу, - рассказывает Александр.

Александр Кондаков, заместитель директора ДЭФ, отзывается о Голозубове как о перспективном специалисте, работоспособном, подающем надежды сотруднике. «Он исполнительен, ответелен, педантичен, - говорит Александр Михайлович. - В нашей работе это очень важно. Если у нас будет побольше такой молодежи - все у нас получится. Кому, как не им, строить будущее компании!»

Ирина ЮСУПОВА.

Фото Д. ВИЛЬЦЕНА

и из личного архива А. Голозубова.



товности нашего региона к ликвидации чрезвычайных ситуаций и экологических последствий, связанных с ними, и внедрение биотехнологий восстановления загрязненных вследствие разливов почв и грунтов.

ОТЛИЧНЫЙ СТАРТ

Насыщенные активной деятельностью студенческие годы не прошли даром. После успешного окончания вуза Павел продолжал набираться опыта в различных компаниях. И основным направлением, которое он выбрал для себя, стала ликвидация аварийных разливов нефти и нефтепродуктов (ЛАРН). При его непосредственном участии были разработаны планы ЛАРН для ряда крупных предприятий региона и операторов, ведущих транспортировку нефтепродуктов в Мурманской области. Получив дополнительную профессиональную квалификацию «спасатель», принял участие в ликвидации ряда аварийных разливов нефтепродуктов.

Работая в сторонней организации, Павел разрабатывал проектные документы для ММП, и компания, убедившись в опыте и знаниях, предложила ему вакантное на тот момент место ведущего специалиста-эколога.

ПОЙМАЛ ВОЛНУ

Павел подхватил ту работу, которую до него в паромоводстве вели его предшественники-экологи, и развил ее. И сделал это довольно-таки успешно. В 2010 году были организованы и проведены учения на РПК-1 по предупреждению и ликвидации аварийного разлива нефтепродуктов федерального значения.

Сегодня одним из последних достижений департамента, в котором работает

Павел, является то, что ММП стало лауреатом регионального и федерального конкурса «Лучшие товары и услуги года», в котором компания участвовала с услугой по перевалке нефти, нефтепродуктов и сыпучих грузов на РПК-1. Конкурс проводил Мурманский ЦСМ, и Степук выступал с докладом в защиту РПК-1.

НЕ РАБОТОЙ ЕДИНОЙ ЖИВ ЧЕЛОВЕК

К работе Павел относится с большим азартом и готов посвящать ей уйму времени. Но он находит время для активного отдыха и спорта. Любит горные лыжи, хождение на байдарках, увлекается туризмом. Кстати, тяга к путешествиям у Павла возникла еще в детские годы, как он сам признается, благодаря родителям, которые возили сына по Украине, Скандинавии.

Сегодня у него есть четкий план, куда бы он хотел поехать и где побывать. Надеясь, что в ближайшее время на горизонте маячит возможность отдохнуть в Сингапуре, экзотической азиатской стране с бешеным темпом жизни и высоко развитой инфраструктурой.

О себе говорит, что он оптимист, стремящийся жить, стремящийся успеть многое, но при этом не обгонять жизнь, а успеть насладиться моментом. Ну и главное, что, как у любого мужчины, у Павла в его жизненную программу заложены не только амбициозные карьерные планы, но и обычные, земные, понятные каждому, - посадить дерево, построить дом и родить сына. И это он намерен осуществить в ближайшие годы. Пожелаем ему удачи!

Ирина ЮСУПОВА.

Фото Д. ВИЛЬЦЕНА.



С юбилеем, Эдуард Иосифович!

1 февраля капитану Эдуарду Иосифовичу Купри исполнится 85 лет. В это трудно поверить!

Еще в 1948 году после окончания Архангельского морского училища его направили на ледорез «Ф. Литке» 4-м помощником капитана. В 1953 г. он стал вторым штурманом и жил в той же каюте, в которой когда-то жил знаменитый Валерий Альбанов, который остался живым и сохранил материалы экспедиции Брусилова. А в 1954 г. Купри стал старшим помощником капитана исторического ледореза. Эдуарду не исполнилось и 35, когда начал подменять капитанов самых современных в тот период судов паромоводства - дизель-электроходов «Днепротэс», «Лена», участвуя во всех арктических навигациях.

В 1964 г. Купри стал почетным полярником. Но тому, что произошло дальше, мог позавидовать даже Альбанов. В 1965 году молодого, талантливого капитана Эдуарда Купри направляют на самый известный во всем мире дизель-электроход «Обь» и доверяют вести судно в южные широты, в Антарктиду. Морской профессионал, смелый, энергичный капитан затем еще четырежды возглавил экипаж, обеспечивая экспедиционные рейсы к труднодоступным берегам Антарктиды. В сложных условиях ледовых антарктических плаваний проявились качества волевого командира и опытного судоводителя. В течение пяти лет экипаж под его командованием выполнил большой объем работ по выгрузке многих тысяч тонн грузов, оказывал ученым регуляр-

ную помощь в морских научных исследованиях. За отличную работу Купри был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

С 1971 года Купри возглавлял экипаж теплохода «Павлик Ларишкин», который успешно справлялся с перевозками народнохозяйственных грузов на трассах Северного морского пути, а также перевозками на Канадско-Европейской линии. В навигацию 1973 года экипаж его «пионера» в сложных



метеорологических и ледовых условиях, выиграв гонку у европейских судов, первым прибыл в канадский порт Монреаль (2 января 1974 года). Согласно существовавшей традиции экипажу был вручен почетный капитанский приз «Золотая трость», что способствовало росту престижа паромоводства и высокому признанию среди деловых кругов и общественности Монреаля.

В 1978 г. Купри был выдвинут на должность капитана нового крупнотоннажного теплохода «Петр Великий». На нем он работал более 10 лет, до ухода на пенсию. За весь период работы капитан не допустил ни одной аварии.

Но время неумолимо. Сейчас капитан живет в Санкт-Петербурге. Он тяжело болен.

От имени всех моряков и работников береговых служб поздравляем Эдуарда Иосифовича с 85-летием! Желаем, чтобы в Вашем сердце, Эдуард Иосифович, как и прежде, жила доброта, благополучия Вам и скорейшего выздоровления!

Валентина КАРЕПОВА.

Поздравляем вас, коллеги!

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

Сыроватский Владимир Михайлович - старший механик т/х «Павел Вавилов»;
Гордиенко Альбина Ивановна - горничная гостиницы «Морьяк»;
Лашко Лариса Андреевна - буфетчик теплохода т/х «Павел Вавилов»;
Ровда Александр Геннадиевич - 3-й механик т/х «Северная Земля»;
Агаркова Любовь Ивановна - бортопроводник т/х «Клавдия Еланская»;
Шейкин Афанасий Васильевич - токарь-кладовщик-моторист 1-го кл. т/х «Михаил Кутузов»;
Болдырев Валерий Григорьевич - капитан т/х «Юрий Аршеневский»;
Калыкулин Николай Васильевич - электромеханик т/х «Новая Земля»;
Шавловский Николай Николаевич - боцман т/х «Петр Великий»;
Кравчук Григорий Степанович - электромеханик ПК -76;
Кулешов Сергей Юрьевич - электромеханик т/х «Капитан Чухчин»;
Нагайко Маргарита Васильевна - буфетчик т/х «Кузьма Минин»;
Марков Николай Михайлович - старший механик танкера «Варзуга»;
Меркулов Игорь Михайлович - капитан т/х «Капитан Данилкин»;
Разов Николай Алексеевич - старший моторист-матрос 1-го кл. танкера «Хатанга»;
Авдеев Николай Дмитриевич - старший моторист-электросварщик т/х «Поморье»;
Усанов Евгений Александрович - старший моторист т/х «Клавдия Еланская»;
Купринюк Михаил Михайлович - матрос 1-го класса т/х «Клавдия Еланская»;

Демин Геннадий Михайлович - старший моторист-матрос 2 кл. танкера «Надежда»;
Данько Сергей Васильевич - электромеханик СПК-21/35;
Виговский Андрей Сергеевич - начальник экономической службы;
Горлов Андрей Евгеньевич - 2-й помощник капитана т/х «Михаил Кутузов»;
Лапшов Александр Геннадиевич - старший помощник капитана т/х «Михаил Кутузов»;
Камшуков Владислав Леонидович - старший моторист-электросварщик т/х «Александр Суворов»;
Крылов Геннадий Анатольевич - боцман танкера «Котлас»;
Гребеньков Михаил Владимирович - старший моторист-электросварщик т/х «Новая Земля»;
Зинчук Наталия Ивановна - зав.бельевым хозяйством т/х «Клавдия Еланская»;
Катеренчук Юрий Федорович - боцман танкера «Индиго».

Вам, родившимся в январе 1948, 1953, 1958, 1963, 1968, 1973, 1978 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!

В соответствии с положением о поощрении персонала ОАО «ММП» №427/ОД от 21.11.12 юбилеры награждаются Почетными грамотами компании. Наградные документы можно получить в службе кадров (каб. 105, в рабочие дни с 9 до 17, перерыв с 13 до 14).

Дополнительную информацию о поощрении работников ОАО «ММП» можно узнать по тел.: +7 (8152) 48-11-96; 48-11-90, служба кадров (каб. 105).

Через десять морей и два океана

Еще в тридцатые годы Георгий Кононович впервые ступил на палубу судна матросом Дальневосточного морского пароходства. Но так сложилось, что плавать довелось вдаль от Тихоокеанского бассейна. За полста лет прошел путь от матроса до капитана! И преследовала моряка мечта: зайти в бухту Золотой Рог, окинув ее взглядом с капитанского мостика океанского судна... «Это я, Георгий Кононович, вернулся к берегам молодости и надежды...»

В 1985 году, как раз в канун 50-го юбилея морской трудовой вахты капитана Кононовича, на рудовоз подоспела радиограмма-сюрприз с рейсовым заданием. В Мурманске предстояло грузить апатит на Польшу, а затем, в порту Гдыня, брать кокс на Северную Корею. А там уж до столь близкого сердцу Владивостока - рукой подать!

НЕПОЛАДКИ С КОНДИЦИОНЕРОМ – НЕ ПОМЕХА!

Однако возникли проблемы. На судне не работала климатическая установка - сломался компрессор. Да и бог с ней, обходились раньше без кондиционера даже при плавании вокруг «шарика»! Капитан Кононович, кстати, заметил, что теплый сухой воздух Аравийской пустыни будет полезен арктическим морякам в Красном море. Радикулит подлечат! Да вот беда: бассейновая санэпидстанция не выпускала в южные широты без кондиционера, беспокоясь о здоровье моряков. Но что же делать? Упустить шанс из-за какой-то климатической установки? Как бы не так! Капитан Кононович оформил рейс... до Польши: местный балтийский климат позволял ремонтировать компрессор еще 10 лет.

В Гдыне опытный капитан Кононович параллельно выгрузке настоял на погрузке кокса в свободные трюма. Вот теперь Дальнего Востока не миновать - груз предназначался для Северной Кореи. С Гданьской судоверфи прибыли инженеры, представители Регистра СССР. Оформление документов на длительный переход не утомляло, в отличие от порта приписки. Не забыли и о тропических прививках.

Итак, все волнения позади, швартовы отданы... Прощай, Польша! Даешь Дальний Восток! Впереди длительный переход продолжительностью, при удачной погоде, в полтора месяца. Жизнь входила в привычный размеренный ритм - к морякам пришло знакомое чувство удовлетворения. В океане ведь совсем другой мир: небо, куда ни глянь, граничит с бесконечным во-

дным пространством, там свои законы, чувства, мысли, желания и даже сны...

АРАВИЙСКИЙ ЗНОЙ

В ожидании лоцманов теплоход «Звенигород» бросил якоря на рейде Порт-Саида, на входе в Суэцкий канал со стороны Средиземного моря. Многие моряки впервые его проходили и с любопытством рассматривали суда, выходящие из этой искусственной водной артерии длиной 161 километр. Навстречу с небольшой скоростью, словно огромные неземные существа, шли супертанкеры, рудовозы и военные корабли.

Арабы-лоцманы, не отличаясь скромностью, шантажировали русских моряков. С прибывшего катера они не поднимались на борт судна, пока старпом не выделил килограмм сливочного масла. Но это что?! Вот когда швартовная команда поднялась на борт, они, словно тараканы разбежались по судну в надежде унести все, что плохо лежало. Но не тут-то было! Капитан Кононович - моряк бывалый, на всех палубах он поставил крепких матросов. Встретив достойный отпор, арабы спешно ретировались.

Необычные ощущения моряки испытывали при движении в Суэцком канале. Вода в нем стояла вровень с берегом, потому казалось, что судно шло по выжженной беспощадным, ярким солнцем пустыне. «Звенигород» - огромная железная посуда словно норовила соревноваться с караванами верблюдов!

В Красном море раскаленный воздух с мельчайшими крупинками песка из Аравийской пустыни гнал прочь с открытых палуб во внутренние помещения. Но не было спасения и там! Особенно душно в машинном отделении, где температуру добавлял работающий главный двигатель. Мощные вентиляторы гоняли лишь теплый воздух, насыщенный тяжелыми испарениями нефтепродуктов. Второй механик Борис Багликов - моряк немолодой, но держался молодцом, обещая молодежи благодать на далеких берегах Японского моря:

- Держись, братва! Во Владивостоке нас ждет ресторан «Золотой Рог»!

В СЕВЕРОКОРЕЙСКОМ ХЫННАМ

На судне из-за высокой температуры вышли из строя все каютные холодильники, в том числе большая холодильная камера на камбузе. В Индийском океане, наконец, поспежало, слегка подул ветерок. Спать выходили с матрацами на крышки трюмов. Под южным звездным небом впервые после Средиземного моря удалось поспать! Да, без климатической установки,

однако, худо. Права была санэпидстанция в Мурманске, как ни грустно это признавать...

После сорокапятисуточного перехода «Звенигород» ошвартовался в северокорейском порту Хыннам. Город был окутан ядовитым желтым дымом, словно после газовой атаки на фронтах Первой мировой войны. Его низвергали многочисленные трубы металлургических заводов. Если ветер дул в сторону порта, на судне задыхались. Бросал винтовку и прятал лицо в носовой платок солдат-охранник, стороживший судно в будке. Белый хлеб, что выпрашивал на камбузе, он бережно заворачивал в газету.

Портовые агенты появлялись в кают-компании по «странному» совпадению с обеденной процедурой. Потому их вежливо приглашали разделить с моряками флотскую трапезу. Отнюдь не смущаясь, товарищи корейцы хлебали вместе с командирами борщ, а по воскресеньям - традиционную солянку, да жевали цыпленка табака. Наши гости имели на груди номерные значки на красной бархатной подкладке. Изображали они «светлое солнышко», дорогого вождя, товарища Ким Ир Сена. Всякий раз корейцы называли его именно так! Потеря значка сурово каралась властями, вплоть до лишения свободы.

Одежда корейцев не отличалась разнообразием. Синие хлопчатобумажные костюмы и легкие тапочки на босу ногу... Народ спешил воплощать в жизнь учение чучхе - разновидность корейского социализма, правда, на полуголодный желудок. Ибо, как рассказывал в кают-компании секретарь консульства, питание и одежду здесь распределял по талонам домовый комитет. Дипломат поведать также о трех праздниках в Коре: днях рождения Ким Ир Сена и его сына и Дне независимости. В это время народу выдавали по курице, в остальные дни - питались рисом, весьма полезным для организма продуктом.

СОВРЕМЕННАЯ ЦИВИЛИЗАЦИЯ ФУКУЯМЫ

После нескольких портов Кореи, где выгрузили кокс и взяли на борт листовой металл, «Звенигород» совершил переход в Японию. Небольшой городишко Фукуяма, что на острове Хонсю, имел крупный металлургический завод. Его продукцию предстояло грузить в три трюма из шести и частично на палубу. Это были трубы большого диаметра для сибирского газопровода.

Те же раскосые японцы все-таки отличались от корейцев какой-то необъяснимой азиатской утонченностью, манерами и

всем тем, что называлось современной цивилизацией. Это подтверждалось приятными запахами ароматного кофе и хорошего табака, исходившими из многочисленных магазинчиков и кафе. Приятно было смотреть на молодых водителей автобусов: вежливые японцы одеты в форменные кителя и фуражки, на руках - белые перчатки. Салоны автобусов снабжены мониторами, указывающими следующую остановку и стоимость проезда.

НА ВСТРЕЧУ С ПРОШЛЫМ

Капитан Кононович все правильно считал, чтобы зайти за топливом во Владивосток. Сбылась полувековая мечта старого моряка! Привел, наконец, судно в приморский город, откуда уходил в большое плавание... пятьдесят лет назад. На встречу с прошлым Кононович отправился, как только оформил все приходные документы. С грустью ветеран флота рассказывал, что никого из коллег, с кем начинал морскую биографию, не встретил. Увы, время брало свое, но пока Георгий Осипович отчаянно с ним боролся и надо сказать успешно - на ходовом мостике капитан стоял крепко. Таковы они, люди старой закалки...

ИСПОЛНИЛИ ЗАВЕЩАНИЕ

Заканчивался восьмимесячный рейс «Звенигорода». Выгрузив в Англии металл из Кореи, судно совершило переход на Балтику и ошвартовалось в порту Ленинград. Моряков там встречали прибывшие из разных городов страны страдальцы-жены и ожидавшие подарков детишки...

* * *

Мог ли я предположить, что через какие-то 15 лет, в последнем году второго тысячелетия, обнаружу форменную фуражку Кононовича и его знаменитую курительную трубку на стенде музея истории Мурманского морского пароходства. Судьбе было так угодно, что легендарный капитан, будучи на пенсии, трагически погиб в автомобильной аварии. Покорив ураганы Атлантики и арктические льды, он оказался беспомощным на загородном шоссе Санкт-Петербурга. Моряки исполнили завещание Кононовича: опустили урну с прахом у Лопотенских островов, что в море Норвежском. За многие годы плавания в этом районе Георгий Осипович считал их символом надежды, предвестником близкого дома. До родного Мурманска отсюда - каких-то пару суток хода...

Старый капитан, порой жестковатый с людьми, но удивительно преданный морю и страстно любивший его, навсегда ушел в свою стихию...

Феликс ЦЫГАНЕНКО.

ДЕНЬ ПОЛЯРНИКА

Его еще нет официально на календаре, но о нем мечтали многие поколения людей, живущих на Крайнем Севере. И вот совсем недавно в прессе прозвучал призыв Героя Советского Союза и Героя Российской Федерации Артура Чилингарова, что надо узаконить еще один народный праздник - День полярника.

Я давно с уважением слежу за деятельностью этого неординарного ученого, исследователя Арктики и Антарктики, который даже в свои солидные годы по-прежнему активен и деятелен.

Родился он в 1939 г. в Ленинграде в армянской семье. После окончания средней школы работал слесарем-монтажником на Балтийском заводе. В 1963 году Чилингаров окончил наше родное ЛВМУ им. Макарова по специальности «океанология» и крепко связал свою дальнейшую судьбу с

Арктическим научно-исследовательским институтом, который и направил его в первую экспедицию в обсерваторию в поселок Тикси. С 1969 по 1971 гг. Артур Николаевич возглавлял высокоширотную научную экспедицию «Север-21».

Чилингаров дважды удостоен высокого и почетного звания Героя. Его имя занесено в Книгу рекордов Гиннесса как первого человека, который в течение шести месяцев сумел побывать на обоих полюсах нашей планеты. Более того, этот отчаянный человек на пороге своего 70-летия на Северном полюсе с помощью глубоководного аппарата «Мир-2» с акванавтом Евгением Черняевым опустился на глубину 4261 м.

Судьба продолжает носить его по всему миру. Неоднократно посещал он и Мурманск.



Несмотря на огромную популярность, Чилингаров не возгордился и не забронзовел от самолюбия. Он с глубоким уважением относится к людям, которые прошли трудные ледяные пути. В своем выступлении он призвал объявить Днем полярника 21 мая. И эта дата не случайна. Именно в этот день в далеком 1937 г. на Северный полюс высадился первая полярная научная экспедиция, возглавляемая Иваном Дмитриевичем Папаниным (1894-1986).

Вместе с ним эту тяжелую долю разделили гидролог и гидробиолог Петр Петрович Шишов (1905-1953), магнитолог-астроном Евгений Константинович Федоров (1910-1981) и радист Эрнст Теодорович Кренкель (1903-1971). За 274 дня папанинцы выполнили более 1700 океанологических, астрономических, гравитационных и гидробиологических измерений. Работали по 16 часов в сутки в обстановке постоянного риска на дрейфующей льдине, бесконечных авралов, единоборства с морской стихией. Все грузы перетаскивали на руках или перевозили на ручных санях. Имя И. Д. Папанина увековечено в названии улицы нашего города, где и установлен его обелиск. Он также является почетным гражданином Мурманска.

Всей душой надеюсь, что День полярника утвердят, и отмечать мы будем его с солнечным настроением каждый раз 21 мая.

Рашид САЛЯЕВ.



Проект «Белкомур» свяжет Урал и Коми с незамерзающими портами Архангельска, Мурманска и Северной Европы

Существующие расчеты и экономическое обоснование проекта «Белкомур» необходимо откорректировать с учетом выхода транспортных маршрутов на Мурманское направление. Такое мнение высказала губернатор Мурманской области Марина Ковтун 22 января 2013 года в ходе совещания в Москве, посвященного вопросам развития проекта.

Ковтун подчеркнула, что правительство региона поддерживает реализацию проекта «Белкомур» с учетом интересов развития портов севера страны - Мурманска и Архангельска. «Реализация проекта поможет снять инфраструктурные ограничения для развития огромных территорий севера Российской Федерации и ряда при-



легающих регионов», - сказала глава региона.

Проект «Белкомур» включен в Транспортную стратегию России до 2030 года, в Стратегию развития Северо-Западного федерального округа. Он предполагает строительство железнодорожной магистрали Архангельск - Сыктывкар - Пермь общей протяженностью 1155 км, которая свяжет Урал, Коми с незамерзающими портами Архангельска, Мурманска и Северной Европы. В перспективе новая дорога обеспечит кратчайший путь в Северную Европу и регионы Сибири, Казахстана и Средней Азии, создавая хорошие условия для транзита грузов через Россию.

Из них заново будет построено 715 км пути, остальное - реконструкция и усиление действующих линий. «Белкомур» состоит из двух участков: северного, который проходит по территории Архангельской области и Коми, и южного - от Сыктывкара по территории Коми и Пермского края.

В настоящий момент для реализации проекта создана межрегиональная компания ОАО «МК «Белкомур», учредителями которой выступили правительства Республики Коми, Архангельской и Пермской областей, Российская Федерация. В то же



время Министерство транспорта РФ рекомендовало при разработке проекта уделить особое внимание Мурманской области.

При удачном стечении обстоятельств дорога будет построена к 2018 году.

Источник ИА «Порт ньюс».

Трудовые пенсии в 2013 году будут повышаться два раза – в феврале и апреле

В соответствии с бюджетом ПФР на 2013 год трудовые пенсии в 2013 году будут повышаться два раза. Первая индексация пройдет 1 февраля - трудовые пенсии вырастут на показатель уровня инфляции в РФ за 2012 год (ориентировочно на 6,5-7%), второй раз - 1 апреля - на более чем 3% (по уровню роста в 2012 году доходов ПФР в расчете на одного пенсионера). В августе произойдет корректировка трудовых пенсий работающих пенсионеров.

Пенсии по государственному обеспечению, в том числе социальные пенсии, с 1 апреля увеличатся на 5,1%. Тогда же, 1 апреля, будут на 5,5% проиндексированы размеры ежемесячных денежных выплат. В результате средний размер трудовой пенсии по старости в стране в 2013 году составит 10 313 рублей, социальной пенсии - 6 169 рублей.

Точные уровни индексации пенсий будут определены правительством РФ в соответствии с российским пенсионным

законодательством и данными статистической отчетности Росстата и ПФР.

В 2012 году назначение и выплата пенсий, оказание государственной социальной помощи по линии ПФР прошло своевременно и без срывов по всей территории Российской Федерации. Трудовые пенсии более 37 млн. россиян в течение года были проиндексированы дважды: 1 февраля - на 7% и 1 апреля - на 3,41%. Социальные пенсии 1 апреля были увеличены на 14,1%, размеры еже-

месячных денежных выплат - на 6%. 3,5 млн. граждан получили единовременные выплаты в связи с 67-летием Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. В августе была проведена корректировка трудовых пенсий работающих пенсионеров.

В Мурманской области, по данным на конец декабря, средний размер пенсии составляет 12 506 рублей, средний размер трудовой пенсии - 12 725 рублей, социальной пенсии - 7 563 рубля.

В Мурманске открылся визовый центр Норвегии



В новом визовом центре будут работать 10 операторов. Центр создан для упрощения процедуры получения визы в Голландию и Норвегию. В дополнение к обычному визовому сбору в размере 35 евро визовым центром будет взиматься сумма от 21 до 25,5 евро за обслуживание.

Новый визовый центр Норвегии расположен по адресу: г. Мурманск, ул. Зеленая, 76. Часы работы в будни: с 9 до 17.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

Объединенный вуз на основе ГМА им. Макарова и СПбГУВК получил официальное название

Вуз, объединивший Государственную морскую академию (ГМА) имени адмирала С.О. Макарова и Санкт-

Петербургский Государственный университет водных коммуникаций (СПбГУВК), с 16 января 2013 года получил официальное наименование: федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова». Об этом сообщает пресс-служба вуза.



ИНТЕРЕСНЫЙ ФАКТ

Во время научной экспедиции по Северному Ледовитому океану аспирант университета Вашингтона сфотографировал удивительное природное явление. На покрытом льдом океане образовались ледяные цветы.

В Арктике существует красивое явление - ледяные цветы. Так ученые называют кристаллы высотой в несколько сантиметров, которые образуются на поверхности тонкого слоя льда. Считалось, что ледяные цветы образуются несколькими способами. Один - вода из перенасыщенного влагой воздуха конденсируется в виде кристаллов на поверхности льда. Точно так же формируется иней. Другой способ - соленая вода поднимается по порам льда и на его поверхности вырастают кристаллы соли.



Однако есть мнение, что появление в Арктике такого явления оказалось вызвано глобальными переменами в структуре полярных льдов. Ледяные цветы могут расти только на свежем, тонком льду.

Профессор Грей Уорстер и его коллега Роберт Стайл из Института теоретической геофизики Кембриджского университета выяснили, что ни влага, ни соль тут ни при чем. Выполнив теоретические расчеты и проверив их в лабораторных

условиях, они пришли к выводу, что для роста снежных цветов необходимы тонкий слой льда и большая разница между его температурой и температурой воздуха - хотя бы в 20° С. Поэтому теоретически ледяные цветы могут образовываться и в водоемах с пресной водой.

Северный (Арктический) федеральный университет и Университет Тромсе намерены провести в августе 2013 года совместную экспедицию, посвященную 100-летию экспедиции Фритьофа Нансена.

Как рассказала ректор САФУ Елена Кудряшова после встречи с руководством норвежского вуза, экспедицию планируется провести по маршруту, аналогичному маршруту норвежского путешественника - от Киркенеса до Дудинки.

По ее словам, еще предстоит детально обговорить сроки, маршрут, задачи и цели экспе-

диции, а также состав участников, тематику лекций и научных исследований.

Кудряшова также отметила, что планируется вместе с ректором Университета Тромсе Ярле Арбакке подвести итоги совместной работы вузов за 20 лет и обсудить предложения в Киркенесскую декларацию 2.0 в области образования и науки.

Источник: Арктика-Инфо. Фото из архива редакции.





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 Великой Отечественной войны, ветерана труда, прачку плавсостава ММП, мурманчанку **Анастасию Акимовну Кульчиковскую**. Ее трудовой стаж в компании 23 года.

С 85-летием

Участницу трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, ветерана труда, горничную ДМО «Морьяк», мурманчанку **Анастасию Григорьевну Полозову**, отработавшую в Мурманском пароходстве 31 год.

Почетного работника ММФ, ветерана ММП, начальника техотдела ЦНИИМФ **Геннадия Евгеньевича Шемарина**, ныне проживающего в Ульяновске. Его трудовой стаж в пароходстве 22 года.

Ветерана труда, заместителя главного бухгалтера центральной бухгалтерии детских садов ММП, москвичку **Тамару Сергеевну Баданову**, отработавшую в пароходстве 14 лет.

Почетного полярника, ветерана труда, моториста ледокола «Киев», мурманчанина **Павла Федоровича Ульяновского**. Он отработал в Мурманском пароходстве 29 лет.

Ветерана труда, капитана т/х «Заполярный», мурманчанина **Леонида Алексеевича Ермохина**, отработавшего в пароходстве 43 года.

Ветерана труда, заместителя начальника пароходства **Александра Моисеевича Дойбана**, ныне проживающего в США. Его трудовой стаж в пароходстве 28 лет.

С 80-летием

Ветерана труда, пекаря плавсостава ММП **Марию Никоноровну Грудинкину**, проживающую в Пензенской области. Ее рабочий стаж в компании 16 лет.

Ветерана труда и ММП, капитана т/х «Тим Бак» **Олега Ивановича Козичева**, ныне жителя Санкт-Петербурга. Он отработал в пароходстве 32 года.

Ветерана труда, рассыльную радио-бюро ММП, мурманчанку **Зинаиду Николаевну Жван**. Ее трудовой стаж в компании 27 лет.

Ветерана ММП, воспитателя детского сада, мурманчанку **Анну Ивановну Прокофьеву**, отработавшую на родном предприятии 31 год.

Ветерана труда и ММП, старшего машиниста т/х «Володарский», мурманчанина **Евгения Александровича Романова**, отработавшего в Мурманском пароходстве 45 лет.

С 75-летием

Ветерана труда и ММП, токаря-моториста плавсостава ММП **Николая Михайловича Бойцова**, ныне проживающего в Воронежской области. Его трудовой стаж в компании 34 года.

Почетного работника ММФ, ветерана труда и ММП, старшего моториста т/х «Алла Тарасова», мурманчанина **Николая Даниловича Февралева**. Он отработал в Мурманском пароходстве 34 года.

Ветерана труда, дневальную плавсостава ММП, мурманчанку **Нину Алексеевну Гончарову**, отработавшую в пароходстве 34 года.

Ветерана труда, швейцара общест-вия № 5 ММП **Лидию Александровну Покусаеву**, ныне проживающую в Вологодской области. Ее трудовой стаж в пароходстве 22 года.

Ветерана труда, старшего повара птб «Лепсе», мурманчанина **Владимира Степановича Костючека**, отработавшего в пароходстве 35 лет.

Ветерана труда, электромеханика электроотдела ММП **Ивана Михайловича Сорокина**, ныне жителя Краснодара. Он отработал в компании 34 года.

Ветерана труда, воспитателя детского сада № 1 **Софию Сайфулиновну Бармину**, ныне проживающую в городе Гатчина Ленинградской области. Ее трудовой стаж в Мурманском пароходстве 30 лет.

Ветерана труда, моториста т/х «Александр Суворов» **Ивана Тимофеевича Максименко**, ныне проживающего в городе Никополе Днепропетровской об-

ласти, отработавшего в пароходстве 32 года.

Ветерана труда, комплектовщицу белья мехпрачечной, мурманчанку **Нину Сергеевну Кисель**, отработавшую в пароходстве 18 лет.

Стрелка ВОХР Атомфлота **Нину Артемовну Короткову**, ныне проживающую в городе Березайка Тверской области. Ее трудовой стаж в компании 7 лет.

Ветерана труда и ММП, музыкально-го работника д/с № 86, мурманчанку **Эльвиру Михайловну Пяткову**, отработавшую на родном предприятии 27 лет.

Ветерана ММП, телеграфистку радиоцентра ММП, мурманчанку **Нину Борисовну Арефьеву**. Ее трудовой стаж в Мурманском пароходстве 37 лет.

В декабре 2012 года отметил 75-летний юбилей ветеран труда, диспетчер Трансфлота, мурманчанин Леонид Александрович Кузнецов. Его трудовой стаж в Мурманском пароходстве 20 лет.

Поздравляем Леонида Александровича с прошедшим юбилеем и приносим ему свои извинения за несвоевременную публикацию!

От редакции.

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



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.

В декабре на 60-м году ушел из жизни 3-й помощник капитана плав. ПТБ «Се-

ребрянка» **Владимир Николаевич Рунов**, проживавший в Костромской области. Владимир Николаевич отработал в компании более 29 лет.

31 декабря на 74-м году ушла из жизни старшая медсестра ясли-сада № 1, ветеран труда **Галина Яковлевна Верещагина**. Ее стаж составил 32 года.

13 января на 78-м году ушел из жизни старший механик т/х «Валя Котик», ветеран труда, **Владимир Михайлович Простак**, проживавший в Псковской области. Он отработал в Мурманском пароходстве 43 года.

17 января на 65-м году ушел из жизни капитан ММП **Вячеслав Иванович Ковту**, проживавший в городе Ивано-Франковске на Украине. Он отработал в пароходстве почти 22 года.

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



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

Мы организуем своевременную доставку свежего выпуска в Ваш почтовый ящик.

Телефон редакции (8152) 481-018, e-mail: press@meco.ru

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@meco.ru, моб. +7 921-155-09-99

27-й километр автодороги Мурманск - Верхнетурковский

Центр подготовки и переподготовки кадров ОАО «ММП» объявляет набор на курсы:

Английский язык (разговорный, морской)

4 недели (80 часов). Стоимость - 5 000 руб.

По окончании обучения выдается сертификат установленного образца.

Тел. +7 (8152) 48-14-59

