



Четверка отважных папанинцев

Исполнилось 75 лет с момента снятия с льдины четверки отважных папанинцев, участников экспедиции на Северный полюс, полярной станции «Северный полюс-1».

→ Стр. 4

Леди-капитан

Когда провожу экскурсии в музей, каждый раз у портрета капитана Тибряевой слышу один и тот же вопрос: «А что, она была единственной женщиной-капитаном на нашем флоте?» Далее приходится рассказывать о том, что первой женщиной-капитаном на отечественном флоте была Анна Ивановна Щетинина.



→ Стр. 6



АРКТИЧЕСКАЯ



№ 2
(7654)

28 февраля
2013

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Стимул к энергосбережению



Начиная с декабря 2012 года в Мурманском морском пароходстве было принято решение стимулировать денежными вознаграждениями капитанов и старших механиков, под чьим руководством и при непосредственном участии были существенно снижены расходы топлива на судах.

→ Стр. 2

Для милых дам...



В преддверии 8 Марта мы провели блиц-опрос среди женщин и мужчин, сотрудников Мурманского морского пароходства.

→ Стр. 7

Л/К «ВЛАДИМИР ИГНАТЮК» ЗАВЕРШИЛ РАБОТУ В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ

26 февраля в Антарктиде закончил работу ледокол ОАО «Мурманское морское пароходство» (ММП) «Владимир Игнатюк» в сезоне 2012 - 2013 гг. В течение антарктической навигации ледокол выполнял несколько важных задач на южном континенте. Он осуществлял проводку судна-снабженца усиленного ледового класса «Иван Папанин» к станции Ларсеман Хилл (Larsemann Hill) в рамках сотрудничества ММП с Центром океанского и антарктического исследования индийского правительства.

Затем в течение февраля по контракту с Национальным научным фондом США (NSF) ледокол обеспечивал работу американской антарктической программы на станции МакМердо (McMurdo). В рамках этого сотрудничества, которое длится уже второй год, «Владимир Игнатюк» проводил суда в регионе моря Росса. Море расположено в глубоком заливе антарктического материка, у берегов Земель Виктории и Мэри Бэрд, и плотно прикрыто шельфовым ледником.



Милые женщины!

От имени правления, моряков и работников береговых подразделений Мурманского морского пароходства сердечно поздравляю вас с Международным женским Днем 8 Марта!

Вы являетесь нашим самым большим богатством.

В женский день все цветы, подарки и красивые слова - для вас. Но пусть не только сегодня, а круглый год все мужчины без исключения говорят вам комплименты, дарят цветы и хорошее настроение.

Желаем всем вам здоровья, семейного благополучия, молодости и красоты, мира и добра, чтобы в вашей жизни было как можно больше светлых дней, чтобы радовали родные и близкие. Пусть рядом с вами будут любящие и любимые люди!

Генеральный директор ОАО «ММП» А.М. Медведев.



Наш хронограф



11 марта 1977 года - открыт музей истории ОАО «ММП»

9 марта 2013 года в музее истории ОАО «ММП» состоится ежегодное мероприятие «Ночь в музее». Музей будет работать с 16.00 до 21.00. Приглашаем всех желающих! Адрес : г. Мурманск, ул. Володарского, д. 6, 3-й этаж. Справки по тел. +7 (815 2) 48-13-56

МНОГОПРОФИЛЬНОСТЬ - УСЛОВИЕ

Поговорка о том, что «нельзя носить яйца в одной корзине» актуальна не только для конкретного человека, но и для крупных и мелких компаний, особенно в последние годы, сотрясаемые кризисами, нестабильностью, непредсказуемостью проводимых экономических реформ. Не только развиваться, но и просто выжить в такой ситуации невозможно, ориентируясь лишь на одну сферу деятельности. Эту истину прекрасно понимает руководство ОАО «Мурманское морское пароходство».

ОАО «ММП», основной сферой деятельности которого являлась перевозка генеральных и навалочных грузов, выполнение задач северного завоза, еще в 1999 году начало заниматься перевозками нефти и нефтепродуктов танкерами, взятыми в бербоут-чартер, а также своим танкером-первенцем «Котлас».

Затем в дополнение к мощному сухогрузному флоту в собственности пароходства появились танкера «А. Следзюк» и «Г. Кононович», «Варзуга», «Индига» и «Хатанга», два супертанкера дедвейтом 142 тысячи тонн - «Натали» и «Надежда».

Важнейшим приобретением Мурманского морского пароходства стал и первый в России частный ледокол, водоизмещением 7 077 тонн и мощностью 22, 4 тысячи лошадиных сил. Этот ледокол не просто востребован, а идет нарасхват.

Именно Мурманское морское пароходство стало пионером перевалки нефти и нефтепродуктов через рейдовый перевалочный комплекс (РПК-1) в Кольском заливе. Отгрузив первую крупную партию нефти в танкер-стотысячник в октябре 2002 года, пароходство создало новое направление по перевалке нефти, по которому пошли и другие компании.

Именно ОАО «ММП» создало уникальный, не имеющий аналогов в мире арктический подводный перевалочный терминал в Печорском море у поселка Варандей для отгрузки на экспорт нефти Тимано-Печоры. Этот терминал (ASLT) за годы эксплуатации позволил отправить на экспорт более 3,2 миллиона тонн нефти, полностью окупив затраты на его приобретение и установку, принеся прибыль компании. В 2008 году он был продан НК «ЛУКОЙЛ».

Здесь нельзя не привести некоторые сравнения, показывающие, как при умелом руководстве, минимальных затратах можно решать крупномасштабные задачи.

ASLT, или АППТ - арктический подводный перегрузочный терминал, представлял из себя стотонную конструкцию, установленную на дне моря и соединенную с береговым резервуарным парком

подводным нефтепроводом. На танкер нефть отгружалась в автоматическом режиме через гибкий шланг, выполнявший одновременно и роль швартовного каната.

Вместо этого эффективного и компактного устройства НК «ЛУКОЙЛ» для Варандейского нефтяного отгрузочного терминала возвела монстра - стационарный морской ледостойкий отгрузочный причал (СМЛОП), огромную стальную конструкцию весом более 11 тысяч тонн, высотой более 50 метров, шириной 61,75 и длиной 108,3 метра. Его проектирование, строительство, установка, прокладка двух ниток подводного нефтепровода обошлись «ЛУКОЙЛУ» в 25,5 миллиарда рублей, без учета тех средств, которые пришлось вкладывать в его содержание и обслуживание. В немалую сумму обошлось строительство судов обеспечения. В 2012 году через СМЛОП было отгру-

жено менее 3 миллионов тонн нефти. Стоило ли вкладывать НК «ЛУКОЙЛ» такие огромные средства в комплекс, вместо которого ранее почти 6 лет успешно работал Арктический подводный перегрузочный терминал (АППТ), установленный ОАО «Мурманское морское пароходство» 25 сентября 2002 года? Как говорится, у богатых свои причуды.

В последние годы ведущая арктическая судоходная компания России уделила пристальное внимание еще одной сфере деятельности: участию в строительстве гидротехнических комплексов. Для реализации этих планов в ОАО «ММП» появился вспомогательный флот в составе плавкранов грузоподъемностью 16, 35 и 100 тонн. Это направление деятельности имеет большие перспективы. Не секрет, что на берегах Кольского залива в ближайшие годы развернется строительство объектов в рамках развития Мурманского транспортного узла. С началом широкомасштабных работ на арктическом шельфе, а они уже ведутся и нет сомнения в их активизации в ближайшие годы, потребуются строительство баз снабжения для буровых платформ. Пусть и с отсрочкой, но будет начато строительство портовой зоны и завода СПГ в Терiberке. А для всего этого потребуются мощные плавучие краны с подготовленными экипажами, способными проводить дноуглубительные работы, строить причалы, осуществлять перегрузку крупногабаритных грузов. И вот тут-то будут востребованы плавкраны и копер Мурманского морского пароходства, которые уже работают в интересах и ОАО «ММП», и заказчиков, наработывая уникальный опыт.

Хочется верить, что именно на Мурманское морское пароходство ляжет задача по доставке грузов для обустрой-



НОВОСТИ ДОЧЕРНИХ КОМПАНИЙ

Стимул к энергосбережению

Начиная с декабря 2012 года в Мурманском морском пароходстве было принято решение стимулировать денежными вознаграждениями капитанов и старших механиков, под чьим руководством и при непосредственном участии были существенно снижены расходы топлива на судах. Лучших показателей добились на теплоходах «Северная Земля», «Капитан Свиридов» и «Заполярье».

Затраты на топливо постоянно растут и составляют большую часть от всех эксплуатационных расходов. В связи с этим Мурманским морским пароходством еще в начале прошлого года был принят ряд мер для экономии топлива, в числе которых - перевод на пониженные обороты главных двигателей, использование топливных присадок и многие другие.

Кроме того, всем экипажам было рекомендовано также во время стоянки принимать меры к снижению расхода топлива путем отключения второстепенных потребителей электроэнергии и пара. «На тех судах, где моряки постоянно контролируют потребление пара, отключают второстепенные потребители, занимаются регулировкой процесса горения котлов - расход топлива значительно ниже», - сообщил

главный инженер компании Александр Дегтерев.

Был проведен анализ работы флота, определены удельные расходы топлива, установлена норма расхода для всех типов судов. В компании уверены, что при должном контроле и учете за расходом топлива, грамотном подходе к выборам вариантов загрузки, маршрутов следования судна, надлежащей технической эксплуатации СЭУ показатели расхода топлива на милю пути будут соответствовать установленной норме. Этот показатель включает в себя суммарный расход топлива на ходу на главный двигатель, вспомогательные дизель-генераторы и вспомогательный котел.

В продолжение принятых мер и в соответствии с резолюцией ИМО МЕРС.203 (62) на суда были направлены планы управления энергетической эффективностью судна (ПУЭЭС), в которых определены мероприятия для эффективного использования энергии наряду с сокращением выбросов вредных веществ в окружающую среду. В документе подробно расписаны все топливосберегающие мероприятия, которые необходимо учитывать при эксплуатации судна. Кроме всего прочего, согласно данным

ПУЭЭС на каждом конкретном судне должны проводиться совещания по выбору приоритетных мероприятий по энергоэффективности.

Многие экипажи активно подключились к этой работе, которая приобрела соревновательный характер. По итогам ежедневного контроля топлива судами компании определились победители, приложившие максимум усилий для экономии топлива. Так, лучших показателей в группе судов достигли на т/х «Северная Земля» (капитан - Дорошенко В.Ф., старшие механики - Кузнецов Д.А., Бурдин Г.М.), т/х «Капитан Свиридов» (капитаны - Колесников Н.И., Юдинцев А.Л., старшие механики - Заречный В.Д., Терехов П.Ф., Мельков С.П.), т/х «Заполярье» (капитан - Малицкий С.А., старший механик - Пахтусов Д.Ю.).

В пароходстве приняты решения продолжать стимулировать тех, кто достигнет лучших результатов.

- Департаментом технической политики будет продолжена работа по контролю за расходом топлива, победителей будем поощрять материально, - сообщил А. Дегтерев.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото из архива редакции.

Зимняя навигация в Онеге

В феврале успешно и в срок завершилась отгрузка онежского пиломатериала на три судна Северного морского пароходства от причалов Онежского лесопильно-перерабатывающего комбината (ЛДК).



Уже не первый год флот СМП приходит в разгар зимы в Онежский залив Белого моря за ценным грузом. В этом году ледокольное сопровождение осуществлял ледокол «Капитан Косолапов». Особенностью нынешней сверхпоздней навигации можно назвать сложную ледовую обстановку в этом районе, которая усугублялась резко меняющимися направлениями ветра.

Ледокол «Капитан Косолапов» встретил флотилию СМП у острова Жижгин. Исходя из ледовой обстановки, было принято решение - заводить суда по одному. Первым ошвартовался у причала Онежского ЛДК «Механик

Семаков» 26 января. Менее чем за сутки погрузка на него была завершена - все прошло четко, по графику. За это время «Косолапов» успел привести «Механика Пятлина» и 28 января в 9 утра уже вывел «Механика Семакова» из Онеги. В

таком же режиме заходили и третий теплоход СМП - «Механик Пустошный».

1 февраля погрузка была закончена, и все в том же челночном режиме суда покинули Онегу. В общей сложности суда СМП вывезли более 11 тысяч кубометров онежского пиломатериала. В ближайшие дни груз будет доставлен в Англию, Францию и Бельгию.

Пресс-служба ОАО «СМП».

ВЫЖИВАЕМОСТИ И РАЗВИТИЯ

ства месторождений в Баренцевом море и на полуострове Ямал. Собственно говоря, плавкраны ОАО «ММП» уже выполняют эту важнейшую задачу.

В районе поселка Сабетта на Ямале в рамках крупного инвестиционного международного проекта «Ямал СПГ» планируется создать первый в арктическом регионе терминал отгрузки природного газа. Здесь запланировано строительство двух районов порта: первый - с причалами для завоза стройматериалов и конструкций завода СПГ, второй - с двумя причалами для отгрузки сжиженного природного газа и газового конденсата в специализированные суда. 20 июня 2012 года был дан старт началу реализации данного проекта. В строительстве порта принял участие плавкран СПК 21/35 ОАО «ММП».

Выбор на этот плавкран пал не случайно. Экипаж СПК 21/35 трижды выполнял сложнейшие задачи в Байдарцкой губе при строительстве подводного газопровода, нарабатывая опыт в непростых гидрологических условиях Обской губы.

Экипаж плавкрана за время работы рекомендовал себя с наилучшей стороны. Кран был задействован на перегрузке генеральных грузов для строительства завода СПГ и обустройства месторождения, в том числе оборудования для буровых вышек весом свыше 50 тонн. Эти операции пришлось выполнять в «спарке» с плавкраном ООО «Реском-Тюмень», что потребовало проявления высочайшего мастерства и взаимопонимания. Во главе экипажа этого плавкрана стоял кранмейстер Юрий Фойчук, имеющий стаж работы в парокходстве без малого четыре десятилетия.

Нельзя не отметить, что экипаж именно этого крана выполнил в начале осени

2012 года сложнейшую операцию по снятию крупногабаритного груза с севшего на мель теплохода «Берег Надежды». За пять дней весь крупногабаритный груз был снят с борта аварийного судна и перегружен на борт зафрахтованного теплохода. Этот же плавкран занимался проведением дноуглубительных работ на акватории 35 СРЗ для постановки МЛСП «Приразломная», устанавливал паловый причал в Сайда-губе, занимался дноуглубительными работами у технологического причала «Арктикоморнефтегазразведка».

Не простаивает без дела и плавкран СПК 14/16, выполняющий дноуглубительные работы на причалах министерства обороны в акватории Кольского залива.

Безусловно, в ближайшее время будут задействованы и ПК 76 - плавкран грузоподъемностью 100 тонн, имеющий возможность перевозить и хранить на своей палубе груз весом до 200 тонн, и плавучий копер ПК 300, аналогов которому нет на всем Северо-Западе России. Он способен забивать сваи - оболочки и шпунт различных модификаций, используя при этом гидромолот и вибропогружатель.

Стотонный кран был задействован в 2011 году при подъеме с места установки в Печорском море 100-тонной конструкции АППТ и его перегрузке на причал МБАСУ.

Имея такую технику, руководство ОАО «ММП» надеется на получение выгодных контрактов не только в России, но и за рубежом. Естественно, что ресурсы компании могут быть востребованы



при реализации многих проектов. Ведь специалисты парокходства имеют опыт сооружения и подводного арктического терминала с прокладкой нефтепровода от берегового резервуарного парка на берегу Печорского моря до АППТ, и рейдового перевалочного комплекса, и выгрузки крупногабаритов на необорудованное побережье с доставкой их своими и зафрахтованными судами.

Александр Жарко, заместитель генерального директора - директор департамента эксплуатации береговых объектов и вспомогательного флота ОАО «ММП», во время нашей беседы подчеркнул, что на Кольском полуострове с таким техническим арсеналом и опытом проведения гидротехнических работ компаний больше нет. Нельзя сбрасывать со счетов и такие показатели, сказал Александр Петрович, как решение вопросов технического обеспечения работающей техники и безопасности мореплавания. В парокходстве эти вопросы решаются на высшем уровне.

ОАО «ММП» имеет возможность в случае необходимости привлекать для



выполнения гидротехнических и дноуглубительных работ земснаряд и самовыгружные баржи Северного морского парокходства.

Сегодня в России реализация многих крупномасштабных проектов упирается в отсутствие кадров и необходимого технического оборудования. К примеру, имевшаяся в Мурманской области мощная стройиндустрия канула в вечность. Ушли в небытие и предприятия, занимавшиеся гидротехническими работами, строительством портовых объектов. В этих условиях наличие в Мурманском морском парокходстве и техники, и подготовленных кадров, способных проводить и дноуглубительные работы, и строительство причалов, и выгрузку крупногабаритных грузов на необорудованное побережье, имеет огромное значение.

Юрий БАНЬКО.
Фото из архива редакции.

ВМЕСТЕ МЫ - ОДНА СЕМЬЯ!

Поздравляем вас, коллеги!

В феврале принимали поздравления с юбилейными датами наши коллеги - моряки и береговые работники нашей компании:

Рапацевич Николай Васильевич - капитан теплохода «Клавдия Еланская»;

Утяганов Леонид Григорьевич - донкерман-моторист танкера «Котлас»;

Бесчерева Валентина Васильевна - уборщик служебных помещений группы хозяйственного обслуживания зданий управления;

Попов Николай Михайлович - матрос 1-го кл. теплохода «П.Вавилов»;

Новикова Галина Георгиевна - дневальный теплохода «Иван Папанин»;

Худяков Петр Анатольевич - донкерман-моторист танкера «Натали»;

Жигалов Сергей Александрович - старший электромеханик теплохода «Юрий Аршеневский»;

Рыженкова Татьяна Альбертовна - заместитель начальника юридической службы;

Нарудинов Валерий Валерьевич - капитан теплохода «Грумант»;

Гальченко Сергей Яковлевич - 2-й механик теплохода «Новая Земля»;

Горбунов Алексей Васильевич - токарь-кладовщик-моторист 1-го кл. теплохода «Клавдия Еланская»;

Егоров Вячеслав Валерьевич - капитан теплохода «Капитан Данилкин»;

Степаненков Дмитрий Иванович - 2-й механик транспортного резерва;

Шмаков Алексей Валерьевич - 4-й помощник капитана теплохода «Клавдия Еланская»;

Валаякин Виктор Александрович - 2-й механик теплохода «Заполярье»;

Мешалкин Анатолий Юрьевич - моторист 1-го кл. транспортного резерва;

Лебедев Вячеслав Николаевич - 3-й механик теплохода «Капитан Данилкин».

Вам, родившимся в феврале 1953, 1958, 1963, 1968, 1973, 1978 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морской профессии, верность славным традициям орденоносного Мурманского морского парокходства. 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).

Поздравляем ветеранов

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

С 85- летием

Купри Эдуарда Иосифовича - ветерана парокходства, почетного полярника, награжденного орденом Трудового Красного Знамени, капитана, участника арктических и антарктических экспедиций, проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в парокходстве - 40 лет.

Рондюк Анну Васильевну - ветерана труда, лифтера Управления парокходства, мурманчанку. Стаж ее работы в парокходстве - 19 лет.

С 80- летием

Прищепов Валентину Анатольевну - ветерана труда, телеграфиста Радиоцентра, мурманчанку. Стаж ее работы в парокходстве -33 года.

Ершова Германа Павловича - ветерана парокходства, моториста плавсостава, мурманчанина. Стаж его работы в парокходстве -35 лет.

С 75 - летием

Пахольчук Раису Владимировну - ветерана парокходства, старшего кладовщика БЭРНК, проживающую в Пензенской области. Стаж ее работы в парокходстве - 26 лет.

Федотову Алевтину Васильевну - ветерана труда, воспитателя детского сада № 54, мурманчанку. Стаж ее работы в парокходстве -23 года.

Игошину Валентину Тимофеевну - старшую горничную гостиницы «Моряк», мурманчанку. Стаж ее работы в парокходстве - 24 года.

Михайлову Лидию Петровну - ветерана труда, радиомеханика радиоцентра, мурманчанку. Стаж ее работы в парокходстве - 33 года.

Коваленко Александра Егоровича - ветерана парокходства, мастера производственного обучения Мореходной школы, мурманчанина. Стаж его работы в парокходстве - 29 лет.

Телегину Зинаиду Николаевну - работница отдела кадров, мурманчанку. Стаж ее работы в парокходстве - 12 лет.

Матюшенко Михаила Александровича - ветерана парокходства, старшего помощника капитана, ныне проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в парокходстве - 36 лет.

С 70- летием

Трофименко Николая Леоновича - ветерана труда, системного программиста АСУ ИВЦ, мурманчанина. Стаж его работы в парокходстве - 28 лет.

В январе исполнилось 75 лет старшему механику, почетному работнику МФ, ветерану труда Бродникову Михаилу Акиндиновичу. Михаил Акиндинович отработал в парокходстве 42 года.

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



Четверка отважных папанинцев

Исполнилось 75 лет с момента снятия с льдины четверки отважных папанинцев, участников экспедиции на Северный полюс, создателей полярной станции «Северный полюс-1». 19 февраля 1938 года ровно в два часа дня к льдине размером 50*30 метров, дрейфовавшей от Северного полюса в Гренландское море, подошли ледоколы «Мурман» и «Таймыр» Главного управления Северного морского пути. С этого дня станция «СП-1» прекратила свое существование, пройдя за 274 суток дрейфа свыше 2500 километров.

А начиналось все так. 13 февраля 1936 года Политбюро ВКП(б) поручило Главсевморпути организовать дрейфующую полярную экспедицию на Северный полюс. А так как собаки упряжки, лыжи и даже самый мощный ледокол были отвергнуты, оставался один путь - по воздуху. Решили направить на полюс отряд четырехмоторных самолетов с посадкой прямо на лед. Утвердили персонал из четырех человек: гидробиолог Петр Петрович Ширшов, магнитолог-астроном Евгений Константинович Федоров, радист Эрнст Теодорович Кренкель. Начальником экспедиции был назначен Иван Дмитриевич Папанин. В течение года на острове Рудольфа была создана база для полета самолетов к Северному полюсу. Во время дрейфа полярники держали через этот остров радиосвязь с Большой землей. Отсюда 21 мая 1937 года первым к полюсу стартовал самолет Михаила Васильевича Водопьянова, который летчик удачно посадил на огромное ледяное поле. Позже прилетели остальные самолеты с необходимым оборудованием.

«Мы отправлялись на льдину не за рекордами, - говорил позже Папанин, - мы ехали работать. Я горжусь тем, что эту цель - научное исследование полюса - первой осуществила наша Родина».

ИВАН ПАПАНИН

6 июня 1937 года Папанин поднял алый флаг СССР на огромной льдине, открыв первую в мире плавучую научную полярную станцию.

Улетели самолеты, и на СП-1 началась работа - яростная, без раскочки и без перерывов, если не считать короткого сна.

В такой обстановке невозможно без начальника. На СП-1 им был Иван Дмитриевич Папанин. В нем органично сочеталась роль лидера формального и неформального. Он раньше всех вставал и позже всех ложился, дольше всех крутил педали велопривода, когда в полный штиль замирал ветряк. В начале дрейфа было установлено дежурство всех зимовщиков по кухне. Затем Иван Дмитриевич все поварские обязанности взял на себя.

«Чтобы просидеть 5 часов у горящих примусов, надо пройти тренировку в аду, - писал он в своем дневнике. - Мое состояние могут понять только домашние хозяйки, хотя таких неудобств им не приходилось испытывать». В его обязанности входила починка приборов, с которыми работали ученые. Он одновременно



работал с тисками и следил за варкой обеда. Кроме того, он осваивал метеорологию, помогал Федорову в его наблюдениях за погодой, участвовал в астрономических определениях и ежедневно вел дневник. Папанин следил за тем, чтобы научные данные не погибли ни при каких обстоятельствах. Поистине бесценные сведения ежемесячно передавались на Большую землю.

После дрейфа Папанин возглавил экспедицию по спасению севодцев, возглавлял Главное управление Северного морского пути. Во время войны был уполномоченным Государственного Комитета Обороны. В 1942 году в Мурманске возглавил работу по восстановлению торгового порта и приему судов с военными грузами. Ветераны помнят, как на улицах Мурманска часто появлялся невысокий широкоплечий человек в форме контр-адмирала. Это был Иван Папанин - «ледовый адмирал», так называли его моряки. Мурманчане чтут память этого человека, назвав его именем улицу и установив на ней бюст Ивана Дмитриевича.

ГИДРОБИОЛОГ ШИРШОВ

Петр Ширшов в двадцатые годы окончил биологическое отделение Одесского института народного образования. После окончания аспирантуры и защиты диссертации переехал в Ленинград. Работал в Академии наук СССР, Всесоюзном арктическом институте. Увлечен Арктикой, принимал участие в арктических экспедициях. Сразу же после посадки самолета на льдину он приступил к научным исследованиям: измерил глубину океана, размеры льдины, ее толщину.

Льдина оказалась довольно «капризной» и не оправдала теоретических расчетов ученых. Среднесуточная скорость ее составляла 10 километров. За время дрейфа Ширшов произвел 620 определений координат ее положения, т.е. почти по три определения в сутки. Причем одновременно он вел магнитные, гравиметрические и метеорологические наблюдения. По мере движения к югу льдина уменьшалась и к февралю достигла катастрофически малых размеров.

В начале тридцатых годов существовал традиционный взгляд на полюс как на безжизненную пустыню, где нет птиц, а в океане нет живых организмов... И услышав в день высадки на полюс чириканье птички, участники экспедиции не поверили своим ушам. Пучок забралась в одну из консервных банок и склевывала остатки пищи. Ее удалось поймать, и она обосновалась в домике Ивана Дмитриевича. В гости к папанинцам прилетали чистик и чайка-глупыш, вскоре пожаловали и медведи. С глубины в тысячу метров планктонной сеткой полярники вытаскивали медуз и рачков. Так были опровергнуты теории о крайней бедности растительного и животного мира в Центральной части Арктического бассейна.

Кроме исследований и заключения о существовании жизни в Арктике Ширшов впервые определил глубину океана в районе полюса, исследовал роль относительно теплых атлантических вод, приносимых Гольфстримом в Ледовитый океан и т.д.

После возвращения из экспедиции Петр Петрович был избран академиком, работал заместителем начальника Главного управления Северного морского пути, а позже - министром морского флота. Несмотря на загруженность государственными делами, он вел большую научную работу в Академии наук. Его имя присвоено институту океанологии, одна из бухт архипелага Земля Франца-Иосифа носит имя Ширшова.

ГЕОФИЗИК ФЕДОРОВ

Самым младшим по возрасту среди четверки смелых был Евгений Федоров. После окончания географического отделения Ленинградского университета он устремился в Арктику. Первые арктические наблюдения проводил в бухте Тихой на острове Гукера, затем был мыс Челюскин, куда он поехал вместе с женой, работавшей на полярной станции магнитологом. На СП-1 он занимался самой сложной научной работой, вел геофизические исследования Арктики, изучал водный баланс облаков, наблюдал за метеорологическими процессами в верхних слоях атмосферы. По возвращении с СП-1 ему была присвоена ученая степень

доктора географических наук. С Академией наук его связывали долгие годы работы. Он был главным ученым секретарем президиума Академии, директором Арктического научно-исследовательского института, возглавлял Главное управление Гидрометеослужбы. За огромный вклад в науку был награжден пятью орденами Ленина.

РАДИСТ КРЕНКЕЛЬ

Знаменитый радист Арктики, участник СП-1 Эрнст Кренкель окончил годичные курсы радиотелеграфистов. Неоднократно участвовал в арктических экспедициях и зимовках. В 1930 году установил мировой рекорд по дальности радиосвязи, организовав двухстороннюю связь между самой северной и самой южной станциями земного шара. В 1932 году он участвовал в историческом проходе ледокольного парохода «А.Сибиряков» по Северному морскому пути. В 1933 году входил в состав экспедиции на пароходе «Челюскин» и первым передал на Большую землю информацию о гибели парохода. На СП-1 нагрузка у радиста была колоссальной. Ему приходилось принимать и передавать уйму материалов. Кроме того, он много помогал своим товарищам по дрейфу. Кренкель был жизнерадостным и скромным человеком. Шутки не оставлял он и в дни наибольшей опасности. Эрнст не раз передавал своим товарищам на остров Рудольфа и такие сообщения: «Работаю с тайной надеждой, что вода не поднимется выше пояса». По возвращении из дрейфа арктические походы Кренкеля закончились. Десять лет он работал в Главсевморпути. В возрасте 65 лет участвовал в 14-й Антарктической экспедиции. До последних дней исполнял обязанности председателя Федерации радиоспорта СССР.

...И ПЕС ВЕСЕЛЫЙ

На льдине был и пятый член экспедиции - пес Веселый. Он четко знал и исполнял свои обязанности: лаем извещал полярников о приближении медведей, при образовании трещин бегал от одной к другой и все время лаял. Пес не только охранял зимовщиков, но и «помогал» им определять прогноз погоды. Как только начиналась пурга, Веселый жалобно визжал, ветер стихал - умолкал и пес. Во время приема в Кремле Сталин спросил у Папанина о судьбе Веселого, а затем сказал, что собаке лучше будет жить у него. Так арктический пес Веселый стал жителем сталинской дачи.

Позже Иван Дмитриевич вспоминал, что однажды он встретил пса на прогулке. Веселый узнал полярника, но жался к ногам хозяина. Это не обидело Папанина, ведь жизнь на даче вождя оказалась лучше, чем на льдине, и пес сумел это оценить.

Страна одарила полярников признанием. Все они стали Героями Советского Союза.

Валентина КАРЕПОВА.



Память об ушедших

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

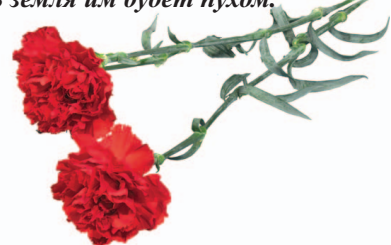
1 февраля на 50-м году ушел из жизни ведущий специалист управления эксплуатации флота **Илья Борисович Гильц**.

3 февраля на 82-м году ушел из жизни **Косульников Александр Николаевич**, ветеран труда, слесарь БТО, проживавший в г. Мурманске. Александр Николаевич отработал в компании 28 лет.

4 февраля на 64-м году ушел из жизни **Вакарь Валерий Степанович**, ветеран труда, старший моторист плавсостава. Валерий Степанович проживал в Воронежской области.

17 января на 86-м году ушел из жизни почетный полярник, ветеран ВОВ, кандидат технических наук, ветеран труда **Пронкин Александр Николаевич**, проживавший в г. Москве. Александр Николаевич отработал в пароходстве 23 года.

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



Мы продолжаем публиковать заметки помощника капитана по радиоэлектронике т/х «Иван Папанин» Владимира Пантелеева. Нынешние материалы посвящены заключительному этапу работы моряков на станции Бхарати в Антарктиде в сезоне 2012-2013 гг., а также необычным открытиями на Южном полюсе.

Работа без громких криков «ура!»

В этот раз «героического» открытия Антарктиды не произошло. Все получилось обыденно и по-домашнему, подошли ночью, бросили якорь в бухте и легли спать.

Лед, конечно, на подходе был, но сплошного массива, как в предыдущие сезоны, мы не встретили. Прилетели

наши «старые» знакомые, корейские пилоты, на своем мультяшном вертолете, отвезли индийцев на станцию. Сразу как-то тихо стало на судне, не слышно иностранной речи в коридорах, вместе с ними «ушел» и запах сандалового дерева и пряностей от острой национальной индийской кухни. На судне воцарилась обычная рабочая тишина, иногда прерываемая командами по громкой связи. На следующий день начали готовить катер и понтон для выгрузки на воду. Началась обычная для экипажа жизнь - выгрузка груза на необорудо-

Императорский пингвин с пингвиненком



Индийская станция Бхарати

ванный антарктический берег. Перевозку грузов и техники осуществляем при помощи катера с понтоном. Индийцы устанавли-

вают контейнеры на гусеничные платформы и закатывают их на понтон, на судне контейнеры принимает российский экипаж. В первый рейс катер к берегу повел капитан Кравец С.В., после тщательной проверки причальной линии произвели погрузку первого груза и доставку его на судно. Технология рейдовой погрузки хорошо известна экипажу теплохода «Иван Папанин». Старший помощник капитана Григоренко Евгений, 2-й механик Гуменок Владимир, боцман теплохода Терещенко Александр не первый раз в Антар-

ктиде и обладают большим опытом производства погрузо-разгрузочных работ.

Лидер индийской экспедиции доктор Аджей Дхар (Dr. Ajey Dhar) доволен ходом выполнения работ. Несмотря на то что состав индийской экспедиции недавно сменился и состоит в основном из молодых специалистов, не имеющих достаточного опыта работы, погрузка идет без существенных задержек. Согласно графику движения судна теплоход должен закончить погрузку до 18 февраля и выйти к следующей станции - Майтри. Ледовая обстановка и прогноз погоды дают уверенность, что намеченные планы будут выполнены полностью и в срок.

Фото автора.



Молодое пополнение флота
3-й помощник капитана
Родионов Сергей

Сезон 2012-2013 годов в Антарктиде характерен прежде всего достижением наших ученых и буровиков, которым удалось осуществить экологически чистое проникновение в подледниковое озеро Восток.

Реальные и шуточные сенсации вокруг антарктического озера Восток

Озеро Восток уникально прежде всего тем, что, возможно, находилось в изоляции от земной поверхности на протяжении нескольких миллионов лет. Естественным изолятором озера служил и служит четырехкилометровый ледяной панцирь над ним. Как полагают ученые, в водах озера могут обитать живые организмы, ибо в нем имеются все необходимые для жизни факторы. Открытие озера Восток - одно из крупнейших географических открытий второй половины XX века.

Источник <http://ru.wikipedia/>

По оценкам ученых, озеро изолировано от окружающей среды порядка 14 миллионов лет, а изучение проб замерзшей воды, взятых из «посылки, упакованной в далеком прошлом», поможет человечеству ответить на вопросы: кто мы такие и какие условия жизни мы можем встретить в будущем на других планетах Солнечной системы?

Добурились до необычного

5 февраля 2012 года буровики достигли раздела лед-вода на глубине 3769 метров. Давление в скважине поддерживалось меньшим, чем в озере, и озерная вода, поднявшись по скважине, не позволила проникнуть загрязнению извне. Предполагалось, что вода из озера поднимется на высоту 50 метров, однако давление в озере оказалось значительно больше расчетного, и вода поднялась на

600 метров. Дело в том, что в скважину заливают смесь фреона с керосином, и озерная вода, замерзнув в скважине, создала естественную пробку.

Ученые делают вывод: скорее всего, на дне озера Восток существует своя геотермальная активность и там живут необычные виды животных. Правда, основная часть экспертов в оценках сдержанна, полагая, что подледная фауна ограничена лишь бактериями.

Но не случится ли так, что подледное озеро выступит в роли ящика Пандоры и оттуда вылезет нечисть, которая покончит с этой самой эволюцией в привычном для нас понимании? И в итоге человечество окажется вытеснено с лица Земли какими-нибудь десятиногими крабами-мутантами?

Источник <http://newsland.com/>
(15 февраля 2012 г.)

Спустя год, 10 января 2013 года, был получен первый 2-метровый ледяной керн чистой озерной воды (Керн (проба) - образец горной породы, извлеченный из скважины посредством специально предназначенного для этого вида бурения; ледяные керны - керны, взятые из ледяного щита. - Прим.), а 13 января буровые работы приостановлены на глубине 3431,8 метра.

На данный момент проводятся самые предварительные исследования полученного керна. Анализ первых образцов воды показал, что количество микроорганизмов, содержащихся в керне, не более 2-3 клеток на миллилитр, т.е. она практически стерильна. Предполагается, что и это количество могло попасть в пробу

воды в результате транспортировки керна и при проведении лабораторных исследований. Для получения достоверных результатов необходимы более «чистые» лабораторные исследования полученных проб. Образцы сейчас находятся на научно-экспедиционном судне «Академик Федоров» и будут доставлены для дальнейшего исследования в Санкт-Петербург в мае этого года.

«Утка» над озером

Еще до проникновения в озеро и после его осуществления в прессе появлялись и продолжают появляться различные научные и псевдонаучные гипотезы о том, что в нем может обитать.

Участником одной из таких «уток» является и автор этих строк. Летом прошлого года основатели праздника и его организаторы, мои хорошие знакомые, предложили принять участие в традиционном празднике корюшки в Санкт-Петербурге. Особенностью каждого ежегодного праздника является по замыслу организаторов наличие какой-нибудь сенсации. На прошлых праздниках это были якобы случайно уроненные в Неву дорогие швейцарские часы и обещанное вознаграждение за их находку. Пару недель Санкт-Петербург «стоял на ушах», стараясь найти утерянные часы. В предыдущем году это была выловленная в Неве живая акула, предварительно привезенная организаторами и пойманная в Неве на глазах изумленных журналистов. Сенсацией прошлого праздника корюшки был привезенный ледяной керн с антарктического озера Восток, внутри которого была заморожена рыба корюшка - прародительница всех живущих сейчас рыб этого класса. Этот «ледяной керн» я торжественно и вручил на празднике его организаторам при скоплении большого



Российские полярники при бурении скважины к антарктическому озеру Восток обнаружили необычные гигантские кристаллы льда, которыми заинтересовались физики, сообщил журналистам глава Росгидромета Александр Фролов.

«Очень интересное, неожиданное приложение - этим льдом заинтересовался Курчатовский институт. Они говорят, что там кристаллы - не озерный лед, а материковый - это гигантские кристаллы размером 5-6 метров. И они имеют исключительно правильную форму», - сказал Фролов.

Источник <http://ria.ru/>

количества зрителей, журналистов и многих приглашенных уважаемых и почетных лиц города. Еще одной фишкой этой сенсации было то, что чешуя реликтовой корюшки содержит золото и, в принципе, из корюшки можно добывать чистое золото. Было сделано несколько заявлений по этой теме в прессе и на телевидении. И, что удивительно, многие уверовали в эту шутку. Если я разочаровал вас, прошу прощения, приезжайте за очередной сенсацией на следующий праздник корюшки летом в Санкт-Петербург, не пожалеете.



Леди-капитан

Когда провожу экскурсии в музее, каждый раз у портрета капитана Тибряевой слышу один и тот же вопрос: «А что, она была единственной женщиной-капитаном на нашем флоте?» Далее приходится рассказывать о том, что первой женщиной-капитаном на отечественном флоте была Анна Ивановна Щетинина. Она пользовалась большим уважением не только в нашей стране, но и за ее пределами. Зарубежные коллеги называли ее «леди-капитан». Сегодня мой рассказ о ней.

В тридцатые годы прошлого века имя и слава этой героической женщины перешагнула рубежи нашей страны. В 16 лет она избрала и на всю жизнь осталась верна профессии, которая на протяжении веков считалась недоступной для женщин. Даже сегодня такие понятия, как женщина-летчик, женщина-космонавт, женщина-морьяк, вызывают у нас чувство восхищения и даже удивления. А ведь в начале тридцатых годов прошлого столетия профессия моря-

ка считалась сугубо мужской. И именно она, Анна Ивановна Щетинина, развеяла это представление.

НАРАВНЕ С МУЖЧИНАМИ

В выборе будущей профессии Анна Щетинина ни минуты не сомневалась. В 1925 году окончила 8 классов. В том же году поступила на судоводительское отделение Владивостокского морского техникума. Сомневалось в правильности ее выбора руководство водного техникума, где Анне Щетининой было отказано в стипендии как бесперспективной студентке. Поэтому она ночами работала грузчиком в порту, кстати, наравне с мужчинами. Много шуток и откровенного пренебрежения пришлось пережить молодой девушке на пути к заветной цели, но ее характер был железным, а воля непреклонной. Всю свою жизнь она посвятила морю. Начинала практикантом на судах, матросом, штурманом.

В возрасте 24 лет Анна получила диплом судоводителя, а в 27 стала первой в мире женщиной-капитаном дальнего плавания. Первое капитанское крещение она приняла в 1935 году. Из Гамбурга в Черное море, а затем в Петропавловск-Камчатский привела рыбопромысловый пароход «Чавыча». В 1938 году Щетинина была первым начальником Владивостокского рыбного порта. Затем ее направили на учебу в Ленинградский институт инженеров водного транспорта, где ее застала Великая Отечественная война.

ОНА ЗАЩИЩАЛА РОДИНУ

С первых дней войны Анна Ивановна в рядах защитников Родины. В качестве капитана транспортных судов она участвует в

боевых операциях на Балтийском море, перевозит военные грузы, эвакуирует раненых. В этих тяжелых и опасных рейсах проявился твердый и решительный характер капитана.

В одном из рейсов во время эвакуации Таллина Анна Ивановна командовала пароходом «Сауле». В небе появились вражеские «юнкеры». Полетели бомбы, взрывом был поврежден корпус, судовые трубопроводы. Вышли из строя рулевая машина и вспомогательные механизмы. Часть экипажа получила ранения, несколько членов экипажа были убиты. Чтобы сохранить судно, капитан принимает решение, которое оказалось единственным правильным, - выброситься на мель в бухте Сууркюляй. А затем были восемь суток без сна и отдыха, когда экипаж ликвидировал повреждения, а на девятые сутки «Сауле» малым ходом и на ручном рулевом управлении благополучно прибыл в Ленинград. За спасение судна капитан была награждена орденом Красной Звезды. Анна Щетинина всю войну работала на судах, переправлявших продовольствие и оборудование из Америки и Канады в Россию. За мужество и самоотверженность, проявленные Щетининой при доставке военных грузов, она была награждена орденом Ленина и орденом Отечественной войны II степени.

КАПИТАН-НАСТАВНИК

В 1945 году Анну Ивановну пригласили на преподавательскую работу в Ленинградское высшее инженерное морское училище, где она одновременно заканчивала прерванную войной учебу. В 1950 году Щетинина получила звание доцента и вскоре возглавила судоводительский факультет этого старейшего морского учебного заведения страны. А с 1960-го - обучала будущих капитанов в Дальневосточном мореходном училище им. адм. Г.И. Невельского.



И все же после напряженной преподавательской работы Щетинина поднималась на мостик океанских судов. Она совершала рейсы на Кубу, в Австралию, Индию, Японию, с достоинством представляя нашу страну за рубежом.

А.И. Щетинина - автор и редактор ряда учебников по морскому делу, по которым и сегодня учатся будущие капитаны. О своей жизни и работе она написала книгу «На морях и за морями», которая вышла в свет в 1974 году.

С 1977 года Анна Ивановна Щетинина - капитан-наставник службы безопасности мореплавания Дальневосточного морского пароходства. С огромной радостью морская общественность в 1978 году встретила сообщение о присвоении ей высокого звания Героя Социалистического Труда.

В 1999 году в возрасте 91 года Анны Ивановны Щетининой не стало.

Валентина КАРЕПОВА.

Источник фото: <http://ru.wikipedia.org/>



В Мурманском морском пароходстве с давних времен существует традиция поощрения работников за добросовестный и эффективный труд. Как правило, это приурочено к какой-либо знаменательной дате или событию. Редакция «Арктической звезды» постаралась выяснить, за какие заслуги и когда работники компании могут оказаться в числе награжденных.

- В нашей компании действует приказ генерального директора о поощрении персонала, целью которого является повышение мотивации труда работников компании, - рассказывает специалист службы кадров Наталья Барыляк. - Этот приказ устанавливает следующие виды поощрений: объявление благодарности капитана, объявление благодарности генерального директора, награждение Почетной грамотой ОАО «ММП», присвоение звания «Ветеран труда ОАО «ММП», занесение на Доску почта компании, награждение дипломом «Лучший в профессии молодой специалист» и награждение ценным подарком. Кроме того, за особые заслуги работники компании могут быть представлены к награждению: государственными, ведомственными, региональными, общественными наградами.

Поощрения и представления к наградам могут быть приурочены к ежегодному профессиональному празднику - Дню работников морского и речного флота, ко Дню основания компании (22 сентября), ко Дню поднятия государственного флага на соответствующем судне, к юбилейным датам



работников. Кроме того, когда работник уходит на заслуженный отдых, руководители могут ходатайствовать о награждении его Почетной грамотой ОАО «ММП» и ценным подарком.

- Кто принимает решение о представлении работника к награждению (поощрению)?

- Все, что касается локальных наград и перечисленных видов поощрений (за исключением государственных, ведомственных

наград), то такое решение принимается руководством компании на основании мотивированного ходатайства капитана судна, руководителя профсоюзной организации, руководителя структурного подразделения или директора департамента социальной политики.

- Кому может быть присвоено звание «Ветеран труда ОАО «ММП»?

- Это звание присваивается только тем работникам, которые имеют непрерывный стаж работы в пароходстве в течение 25 и 20 лет (для мужчин и женщин, соответственно), при условии надлежащего выполнения работниками своих трудовых обязанностей и при отсутствии дисциплинарных взысканий за последние два года работы в ОАО «ММП».

- Расскажите о Доске почта ОАО «ММП».

- На Доску почта ОАО «ММП» могут быть занесены работники плавсостава и

береговых подразделений компании, особо отличившиеся в трудовой деятельности, добившиеся высоких показателей в работе, внесшие вклад в развитие компании и отработавшие в ММП не менее двух лет. При этом следует отметить, что занесенному на Доску почта выплачивается дополнительное единовременное денежное вознаграждение. Доска почта ОАО «ММП» находится в общедоступном месте (у офисного здания пароходства по улице Володарского, дом 6), поэтому фотографии лучших работников могут видеть не только сотрудники пароходства, но и жители города.

- Что считается юбилейными датами для работника?

- Для вручения почетных грамот «ММП» - от 35 лет и далее каждые 5 лет со дня рождения. Для получения региональных наград юбилейной датой работника считается возраст от 40 лет, а для представления к ведомственным наградам - от 50 лет и далее каждые 5 лет со дня рождения.

Обязательным условием для любого вида поощрения является отсутствие у работника дисциплинарных взысканий за последние два года работы.

- Можно несколько слов о ведомственных наградах?

- Основанием для получения ведомственных наград является выполнение работником на высоком профессиональном уровне своих обязанностей, участие и личный вклад в развитие морского транспорта и компании, особые заслуги по обеспечению безаварийного плавания судов, сохранности грузов в трудных условиях плавания. К награждению могут быть пред-

ставлены работники, имеющие стаж работы в компании не менее 5 лет, при этом должны соблюдаться иерархия наград в порядке их возрастания и обязательное условие - отсутствие дисциплинарных взысканий.

- Предусмотрены ли в ОАО «ММП» поощрения для молодых специалистов?

- В компании большое внимание уделяется молодым специалистам плавсостава. Ежегодно проводится конкурс «Лучший в профессии молодой специалист» по итогам работы за предыдущий годовой период. Победителям конкурса выдается диплом и единовременное денежное вознаграждение.

- Какова в целом статистика по поощрениям?

- За последние два года было вручено 224 почетные грамоты ОАО «ММП» (из них большую часть плавсоставу), объявлено 127 благодарностей генерального директора. 7 работников пароходства получили благодарности от Министерства транспорта РФ, 42 капитана и старших механиков были награждены ведомственными знаками отличия «За безаварийную работу на морском транспорте» всех степеней. По результатам конкурса «Лучший в профессии молодой специалист» 18 моряков получили дипломы и денежные вознаграждения.

В заключение хочу напомнить работникам ОАО «ММП», что за всеми сведениями о примененных поощрениях можно обращаться в службу кадров, в кабинет 105, в рабочие дни с 9.00 до 17.00.

Беседовала Ирина ЮСУПОВА.

В преддверии 8 Марта мы провели блиц-опрос среди женщин и мужчин, сотрудников Мурманского морского пароходства. Было любопытно узнать, что ждет от праздника слабый пол и что об этом думает мужская половина человечества. И вот что из этого получилось.

Для милых дам

1. Как Вы предпочитаете проводить 8 Марта?
2. Какой самый оригинальный подарок Вы получали в этот день?
3. Какие качества вы цените в мужчинах?



Ирина Бояркина, помощник генерального директора - начальник отдела корпоративных отношений

1. Конечно, в семейном кругу. Утром, пока я сплю, цветы и подарки от мужа, а вечером - теплый семейный ужин с моими любимыми детьми и внуками.
2. Муж своими руками сделал красивый бронзовый подсвечник, который и по сей день является украшением и главным атрибутом праздничного стола.
3. Порядочность, выдержку, умение быть старшим. Мне в жизни с этим повезло.



Татьяна Храмова, зам. гендиректора - гл. бухгалтер - директор департамента бухгалтерского учета и отчетности

1. 8 Марта предпочитаю проводить на природе, катаясь на лыжах.
2. Насчет оригинальности затрудняюсь ответить, а самыми приятными подарками остаются цветы, особенно тюльпаны.
3. В мужчинах в первую очередь ценю ум и надежность.



Анна Хайруллова, заместитель начальника службы информационных технологий

1. Как и все праздники - в кругу семьи.
2. Шлем (для катания на сноуборде).
3. Уверенность в себе, чувство юмора и отзывчивость.

Александра Мажарова, экономист 1-й кат. департамента эксплуатации флота

1. В тихой домашней обстановке. Если же удастся покатайся с утра на лыжах - это просто замечательно.
2. Оригинальных не припомню. Не все мужчины способны проявить фантазию в вопросах организации подарка. Вообще-то, я и сама не люблю сюрпризы.
3. Порядочность и надежность. И еще чувство юмора.



Татьяна Кулева, зам. нач. отдела финансовых операций и отчетности

1. Последние 10 лет наша семья в этот день празднует день рождения моего внука. Это настоящий праздник, который мы проводим в развлечениях с детьми, а женский день уходит на второй план.
2. Рождение любимого внука.
3. Ответственность за свои слова и поступки.



Наталья Барыляк, специалист службы кадров

1. В кругу любимых друзей.
2. Отдых.
3. Ум, доброту, внимательность и верность.

1. Любите ли Вы дарить подарки и какой реакции ждете в ответ?
2. Какая она - идеальная женщина?
3. Что бы Вы пожелали женщинам накануне праздника?



Владимир Ермолин, зам. гендиректора - директор департамента (директор по судоходству)

1. Подарки любят дарить все, а реакция зависит от подарка: подарком можно удивить, обрадовать, но и обидеть.
2. Идеальных женщин не бывает, они все индивидуальные, за что мы их всех и любим.
3. Любви.



Сергей Стрельников, главный штурман - зам. начальника службы безопасности мореплавания

1. Да, позитива.
2. Не бывает.
3. Больше положительных эмоций и веры в будущее.



Павел Занозин, главный энергетик службы энергетики и метрологии

1. Да, люблю. Жду искренней радости.
2. Милая, нежная, добрая, мудрая. Прекрасная мать и чудесная хозяйка.
3. Желаю, чтобы любимые мужчины проявляли всю свою заботу, любовь и тепло не только в этот день, а ежедневно, ежечасно, ежеминутно.



Дмитрий Вильцен, ведущий специалист пресс-службы

1. Люблю, видеть, что подарок пришел по душе.
2. Спокойная.
3. Здоровья и терпения.



Дмитрий Форонов, начальник отдела загрузки флота

1. Безусловно, улыбка самая лучшая реакция.
2. Добрая, нежная, ласковая. Этих трех слов достаточно, чтобы растопить сердце любого мужчины.
3. Душевной теплоты и заботы со стороны мужчин.

Дорогие наши женщины!

От имени всех мужчин - членов Российского профсоюза моряков, позвольте поздравить вас с 8 Марта - праздником Весны и Любви! Каждый день вы дарите нам свои улыбки, радость и отличное настроение! Ваш профессионализм и целеустремленность обеспечивают успех в любом деле. В этот замечательный день желаю вам крепкого здоровья, оптимизма, удачи в делах, в семье, счастья, молодости и вечной Весны! Пусть каждый день будет полон добра и любви!

С уважением, председатель профкома ОАО «ММП» РПСМ В.В. Шульга.



В «АРКТИКУ» ЗА ПРИЕМЛЕМУЮ ЦЕНУ

Хотите побывать в Арктике за приемлемую цену? Если да, то нет проблем. Для этого не нужно заказывать тур для круиза на атомном ледоколе на Северный полюс очень приличной стоимости. Достаточно сесть в автомобиль, проехать по автодороге от Мурманска в сторону поселка Верхнетуломский 27 километров, и вы окажетесь на базе отдыха Мурманского морского пароходства «Арктика».

В последние годы все больше россиян выезжает за границу: кто-то за покупками, кто-то в турпоездки, многие - полюбоваться природой, покататься на лыжах и снегоходах. Из Мурманской области поток туристов в соседнюю Финляндию составляет десятки тысяч человек. Даже в Ивало, расстояние до которого порядка 300 километров, возле торгового центра в выходные дни можно насчитать несколько десятков автомобилей с номерными знаками Мурманской области.

Финансовые затраты на заграничную поездку в ту же Финляндию немалые. К примеру, оформление загранпаспорта на одного человека стоит 2500 рублей, оформление визы на одного человека также около этой суммы. «Зеленая карта» (автостраховка на 15 дней) обойдется в полторы тысячи. Стоимость бензина при поездке на расстояние в почти 700 километров потянет на 2000 рублей. Тем, кто ездит в Ивало купить кофе и чай или детскую одежду для перепродажи в России, такие затраты не в тягость: они их окупят. А вот если вы решили съездить покататься на лыжах, к примеру, в Саарисельку семьей из четырех человек, то деньги потребуются немалые. 4 загранпаспорта, 4 визы, 4 медстраховки плюс бензин и «зеленая карта». Кроме этого, в расходы следует заложить стоимость домика, а это примерно 100 евро в сутки. Не каждая семья

может пойти на такие расходы ради одного-двух дней за границей. К тому же, вы ведь едете не жить в домике, а лишь переночевать, посвятив основное время катанию на лыжах, походам по достопримечательным местам и магазинам, нахождению на природе.

А можно ли отдохнуть за более приемлемую цену, не тратя время на дорогу и не обременяя себя приличными финансовыми затратами? Конечно же, можно. В той же «Арктике». Недавно, возвращаясь с рыбалки из поселка Верхнетуломского, мы заехали на территорию этой базы отдыха, где нас встретил ее директор Олег Нимченко. Он-то и провел нас по всей территории, показав домики, рассказав о стоимости предоставляемых услуг.

Оказывается, на этой турбазе отдыхают не только работники Мурманского



проживающие обеспечиваются посудой и постельным бельем. По словам Олега Борисовича, на следующую неделю все номера и домики уже раскуплены.

Во что же обойдется проживание? В главном корпусе одно место - 900 рублей, в домиках - 800 рублей с человека в сутки.

Как насчет покататься? Не вопрос. Для активного отдыха вам предоставят лыжи, всего за 100 рублей в день. Лыжникам здесь вообще раздолье: красивейшая природа, ровный снежный наст на льду реки, кататься, сколько душе угодно.

Можно взять напрокат снегоход. Для любителей настольного тенниса есть отдельный крытый зал с двумя теннисными столами. А вечером можно попариться в бане за 400 рублей в час.

Поскольку рядом река Тулома, то это идеальное место для рыбалки. Идеальное это место и для проведения корпоративов. Возле домиков устроены беседки с мангалами для приготовления шашлыков, а в главном корпусе имеется большой зал.

На мой взгляд, «Арктика» очень подходит для отдыха молодежи. Да и пожилым людям она придется по душе.

Что касается приобретения путевок, то оформиться на отдых в «Арктику» можно в Мурманском морском пароходстве по адресу: г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15, телефон для справок +7 (815 2) 48-10-56, или непосредственно на базе отдыха «Арктика». Телефон для справок +7 921-155-09-99.

Николай НИКИФОРОВ.
Фото автора и из архива редакции.



морского пароходства. Сюда приезжают жители Мурманска, Заозерска, Колы, Мурманской, Северомурска, Полярного.

На берегу реки Туломы в красивейшем месте среди елей и сосен расположились 9 домиков: 1 - двухместный, 1 - четырехместный и 7 трехместных. Главный двухэтажный корпус рассчитан на 32 человека, здесь имеются двух-, трех- и четырехместные номера. Есть и семиместный номер люкс. В домиках есть электроплиты для приготовления пищи,



арктическая звезда
Уважаемые читатели!
Газета «Арктическая звезда» объявляет
ПОДПИСКУ.

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@m스코.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@m스코.ru, моб. +7 921-155-09-99

27-й километр автодороги Мурманск - Верхнетуломский

