



Арктические миля Валерия Шестопалова

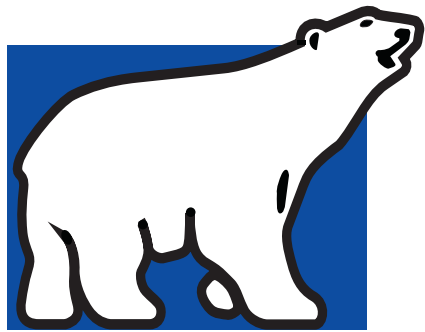
Шестопалов Валерий Иванович - известный арктический капитан. Почетный полярник. Всегда улыбчивый, доброжелательный, тактичный, общительный - таким его знают в компании.

→ Стр. 4-5

Время не властно над памятью

Совсем не верится, что Леонида Степановича Селиверстова нет среди живых. Несмотря на то, что ему было 83 года, он был моложе многих молодых. Приходил в музей и сразу же шел в зал со словами: «Пойду поздороваюсь со своими друзьями!».

→ Стр. 6-7



Арктическая

№ 4
(7656)

26 апреля
2013



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Интерес к российской Арктике не ослабевает



9 апреля 2013 года в Мурманске начала работу III международная конференция «Логистика в Арктике». Участниками стали свыше 130 представителей компаний и организаций из России, Норвегии, Финляндии, Швеции, Нидерландов, Канады, Франции, работающих на северных территориях и заинтересованных во всестороннем их освоении и развитии.

→ Стр. 3

Уважаемые ветераны! Дорогие друзья!

Правление и трудовой коллектив Мурманского морского пароходства, Совет ветеранов сердечно поздравляют вас с Днем Победы!

В этот светлый праздник мы вспоминаем павших и чествуем тех, кто мужественно сражался, защищая Отчизну от немецко-фашистских захватчиков, кто, не жалея себя, самоотверженно трудился в тылу на благо фронта, во имя страны и живущих в ней людей. В Великую Отечественную войну наш народ показал всему человечеству пример стойкости, массового героизма в борьбе за свободу и независимость своей Родины. И сегодня мы низко склоняем голову в память о тех, кто не вернулся с фронта, кто ценой своей жизни заплатил за Победу.

С годами не меркнет величие Подвига, совершенного нашим народом. И чем больше времени отделяет нас от этого события, тем яснее осознается значение исторической миссии солдат Победы, отстоявших право на будущее как для нашей страны, так и для всего человечества.

Дорогие наши ветераны! На вашу долю выпали тяжелые испытания, но вы с честью и достоинством выдержали их. От всей души спасибо вам за нашу мирную жизнь, за наших детей и внуков, за их счастье! Низкий поклон павшим и вечная им память!

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



Дорогие друзья!

От имени профсоюзного комитета ОАО «ММП» Российского профсоюза моряков, поздравляю вас с Днем Весны и Труда и Победой в Великой Отечественной войне!

Эти праздники символизируют стремление россиян к миру, солидарности и справедливости. Мы прославляем всех тех, кто отстоял свободу Родины, живым и павшим - наша безграничная благодарность и признательность! Низкий поклон всем, для кого судьба Отечества была дороже своей личной, кто выстоял и победил, дав нам свободу, право на жизнь и на труд! В эти замечательные праздники желаю всем доброго здоровья, успехов, исполнения всех замыслов и надежд! Пусть царят в вашем доме тепло и благополучие, любовь и взаимопонимание! Мира и добра вашим родным и близким!

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



Снова в Сабетте

«Юрий Аршеневский» успешно выполнил арктический снабженческий рейс в Обскую губу с выгрузкой на ледовый припай портопункта Сабетта свыше 11000 тонн генерального груза. Операциями по выгрузке руководил главный штурман пароходства Сергей Стрельников.

Подробнее об этом читайте на стр. 4.

АНОНС

«Расскажите мне про войну»

Так называется конкурс чтецов, который пройдет 8 мая в музее истории ОАО «Мурманское морское пароходство».

Организаторы конкурса - Мурманское морское пароходство и музей освоения Арктики имени О. Ю. Шмидта гимназии № 4. Участники конкурса - учащиеся 3-х и 4-х классов гимназии. Дети будут читать стихи о войне. Конкурс посвящается павшим солдатам и ветеранам Великой Отечественной войны, даровавшим миру Великую Победу.

Начало мероприятия в 13.00. Приглашаем всех желающих!

Наш хронограф



1 мая - 35 лет назад (1978) атомоход «Сибирь» совместно с ледоколом «Капитан Сорокин» провели в Дудинку дизель-электроходы «Павел Пономарев» и «Наварин» Мурманского морского пароходства, осуществив впервые круглогодичную навигацию на линии Мурманск-Дудинка-Мурманск.



Стимул для строительства газозовозов

Как сообщил в апреле www.lloydslist.com, развитие мирового рынка СПГ должно стимулировать судовладельцев строить специализированные суда. По информации источника, сегодня в мире транзит сжиженного природного газа обеспечивает 371 танкер-газовоз. В 2010 году было заказано всего 3 таких газозова, в 2011-м - 50, а в 2012-м - 33 судна. По имеющейся на сегодняшний день информации, в 2013 году запланировано строительство еще 13 судов. По прогнозам зарубежных аналитиков СПГ, флот должен вырасти на 5% в этом году и на 9%

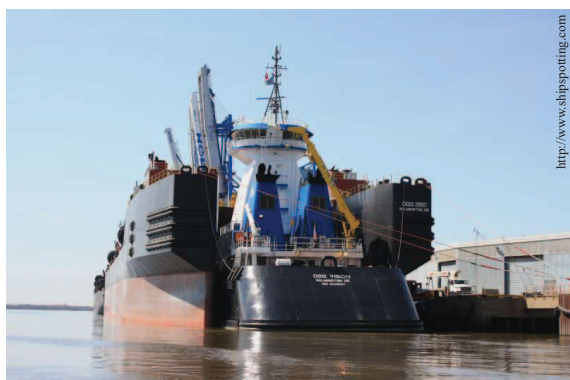
в следующем. При этом глобальная торговля СПГ к 2025 году должна увеличиться с 240 млн. тонн в год до 450 млн. тонн.

Природный газ станет самым крупным источником энергии в мире к 2030 году, считают эксперты. «В последние десятилетия технологических достижений в области бурения увеличилось количество извлекаемого газа. Освоение новых ресурсов - сланцевого газа, метана угольных пластов, газа плотных коллекторов, вызвало большую активность в газовом секторе», - говорится в источнике.

Топ-менеджмент OSG уходит в отставку

OVERSEAS Shipholding Group объявила о том, что главный финансовый директор Майлс Иткин оставил компанию, где он являлся исполнительным вице-президентом и казначеем. Это произошло спустя пять месяцев после того, как компания объявила о своем банкротстве в связи с большими налоговыми претензиями.

OSG - крупнейшая зарегистрированная в США танкерная компания с флотом из 112 судов. На момент публичного заявления о банкротстве компании исполнительный директор Мортен Арнцен заявлял, что



OSG не намерена прекращать текущую деятельность и будет рассматривать все возможности, чтобы остаться на плаву. Однако два месяца назад господин Арнцен сам подал в отставку.

Банки не хотят давать кредиты

Как сообщает S&P, в нынешнем году многие крупные судовладельцы оказались не в состоянии выполнять свои обязательства и были вынуждены пойти на реструктуризацию с банками, которые еще более неохотно стали давать деньги отрасли. Последняя волна реструктуризаций и банкротств накрыла такие компании, как Overseas Shipholding Group, General Maritime, Berlian Laju Tanker, Torm и Eagle Bulk. «Мы ожидаем, что стоимость активов, производительность и качества выполнения кредитных обязательств судовладельцев будут оставаться низкими в ближайшие кварталы, и это еще больше усугубит нежелание банков давать кредиты», - сообщила S&P кредитный аналитик Изабела Литовска.

По ее словам, проблемным судоводным компаниям будет сложно получить финансирование по приемлемой стоимости для удовлетворения своих текущих потребно-

Standard & Poor's (S&P) - дочерняя компания корпорации McGraw-Hill, занимающаяся аналитическими исследованиями финансового рынка. Компания принадлежит к тройке самых влиятельных международных рейтинговых агентств. S&P известна также как создатель и редактор американского фондового индекса S&P 500 и австралийского S&P 200.

стей в операционной деятельности и пролонгировать сроки погашения кредитных обязательств. Для тех, кому все же удастся получить финансирование, процентные ставки по кредитам будут гораздо выше, чем за последние несколько лет, что также окажет давление на уже сократившиеся денежные потоки.

Источник <http://ru.wikipedia.org>

Администрация Севморпути в Архангельске

Открытие филиала администрации Северного морского пути в Архангельске запланировано на вторую декаду мая. Офис разместится в здании Северного морского пароходства. Первоначально в штат филиала войдут около пяти специалистов.

«Мы рассчитываем, что работать в нем будут местные специ-

алисты - опытные капитаны и профессиональные моряки, не понаслышке знающие Севморпуть и имеющие четкое представление о его специфике», - отметил губернатор Игорь Орлов.

По словам главы области, арктический вектор развития поможет Поморью достичь две стратегические цели: существу-

ющие отрасли экономики получат дополнительный мощный импульс; будут формироваться экономическая, социальная, научно-техническая и образовательная инфраструктуры, которые обеспечат добычу, транспортировку, переработку нефти и газа. Это приведет к созданию новых отраслей промышленности.

Коллапс в Германии

Судовладельцы Германии продолжают переживать тяжелые времена. Наблюдается снижение веса судоходной отрасли в немецкой экономике. По информации www.lloydslist.com, уже третья по счету судоходная KG «ELBE Emissionshaus» (ЕЕН) заявила о своей несостоятельности в этом году.

Ранее такая же участь постигла KG «AppenCapital» и KG «Embdena».

В своем заявлении, размещенном на сайте, ЕЕН ссылается на трудности в отрасли. Пострадавшие инвесторы, чьи сбережения были уничтожены, теперь могут прибегнуть к судебным искам. К этому их открыто призывают немецкие юристы.



Теплоход «Клавдия Еланская» сменил место стоянки

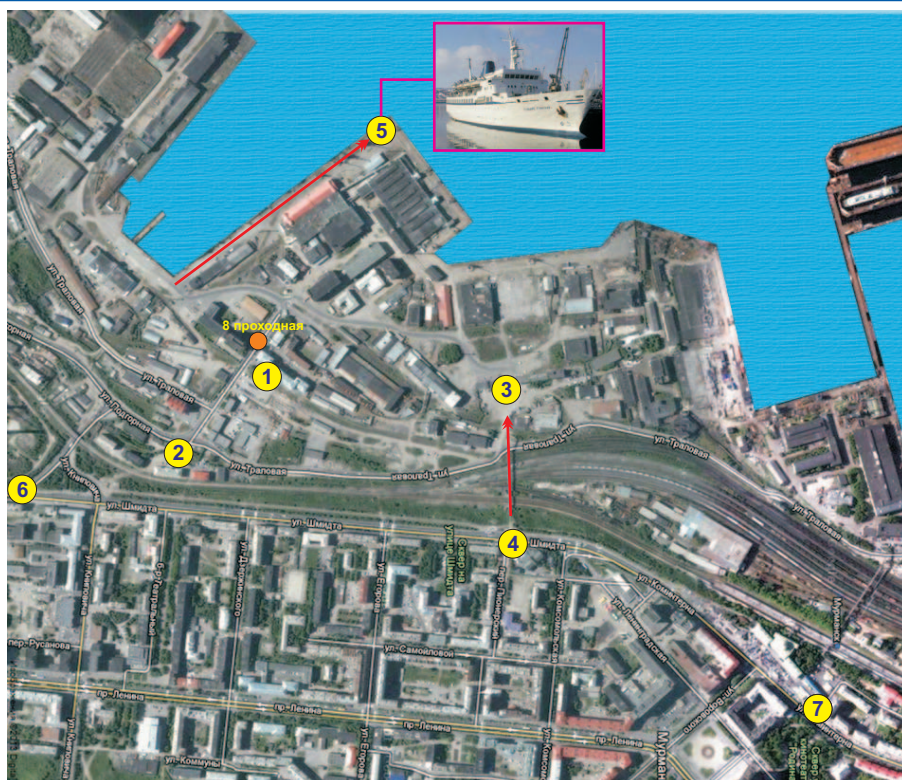
19 апреля теплоход «Клавдия Еланская» был перешвартован от причала № 5 Угольной базы ОАО «ММРП» к причалу № 12 ОАО «ММРП» (1-й грузовой район рыбного порта, проходные № 1, № 8).

Проход-проезд пассажиров на территорию 1-го грузового района, следующих по муниципальному маршруту, а также встречающих будет осуществляться строго по пропускам установленного образца. Пассажиры оформляют пропуск без оплаты при предъявлении проездных (грузовых) документов, встречающие - на

общих основаниях. Место продажи и бронирования билетов на «К. Еланскую» не изменилось, касса расположена в здании мурманского автовокзала на ул. Коминтерна, 16.

Время отхода судна от мурманских причалов - 19.00, время прихода - 10.00.

Обращаем ваше внимание, что, согласно информации диспетчера автовокзала, подача автобусов на площадь автовокзала будет организована в день отхода судна в 17.00 и 18.00, на причал № 12 в день прихода - в 10.00 и 11.00.



Обозначения на схеме:

- 1 Управление ОАО «ММРП» ул. Траловая, 12 (на расстоянии 50 м - 8-я проходная)
 - 2 Остановка автобуса №19 «8-я проходная»
 - 3 Бюро пропусков ОАО «ММРП» ул. Траловая, 38 - остановка автобуса №19 «1-я проходная (Центральная)»
 - 4 Остановка «Ул. Комсомольская»
 - 5 Причал №12 - место стоянки т/х «К. Еланская»
 - 6 Остановка «Ул. Книповича»
 - 7 Автовокзал
- Стрелками обозначены:
- проход от остановки «Ул. Комсомольская» по мосту к Бюро пропусков ОАО «ММРП»
- проход от причала № 20 к причалу № 12 (место стоянки т/х «К. Еланская»)

Смещаются акценты в сотрудничестве между Россией и западными партнерами. 9 апреля 2013 года в Мурманске начала работу III международная конференция «Логистика в Арктике». Участниками стали свыше 130 представителей компаний и организаций из России, Норвегии, Финляндии, Швеции, Нидерландов, Канады, Франции, работающих на северных территориях и заинтересованных во всестороннем их освоении и развитии.

Если ранее при проведении подобных конференций, организаторами которых выступали Правительство Мурманской области и Ассоциация поставщиков нефтегазовой промышленности «Мурманшельф», основной состав ее зарубежных участников представляли высокопоставленные сотрудники норвежских компаний, то в этот раз наиболее представительными были делегации Финляндии и Нидерландов.

Целесообразность разработки арктических месторождений не подлежит сомнению

Конференция прошла уже в третий раз и заслуженно стала площадкой для обсуждения актуальных проблем, технологий в сфере логистики и вопросах освоения Арктики. Ее открыла губернатор Мурманской области Марина Ковтун. В своем приветственном слове она подчеркнула, что масштаб конференции и присутствие на ней наших зарубежных партнеров и коллег еще раз показывает интерес к Арктике и Мурманской области. Перечисляя достоинства и привлекательность Кольского полуострова, она особо остановилась на возможностях Северного морского пути, который является основой транзитных перевозок грузов в Арктике.

- Надеюсь, что результатом конференции станут новые интересные проекты и деловые контакты, которые повлияют на дальнейшее развитие международного сотрудничества и позволят найти новые логистические решения при осуществлении хозяйственной деятельности в Арктике, - сказала М. Ковтун.

Генеральный консул Генерального консульства Королевства Нидерландов в Санкт-Петербурге Йеннес де Мол в своем выступлении подчеркнул актуальность и целесообразность разработки арктических месторождений углеводо-



родного сырья. Выразил он надежду и на сотрудничество голландских и российских компаний в этом сложнейшем процессе.

Сама конференция проходила на фоне состоявшегося визита в Нидерланды Президента России Владимира Путина, где в его присутствии ОАО «Газпром» и британо-нидерландская нефтегазовая компания «Royal Dutch/Shell» подписали меморандум о намерениях по работе на шельфе.

О готовности Финляндии к сотрудничеству в освоении арктического шельфа и решении проблем транспортировки грузов заявила в своем выступлении Мартти Руококоски, консул Мурманского отделения Генерального консульства Финляндии в г. Санкт-Петербурге.

Ее выступление поддержал Ханну Тиккала, менеджер по развитию порта города Кеми. И он, и представители Швеции и Норвегии выступали за соединение портов этих стран с Октябрьской железной дорогой, чтобы перенацелить грузы на свои порты.

ИНТЕРЕС К РОССИЙСКОЙ АРКТИКЕ НЕ ОСЛАБЕВАЕТ

Такого опыта ледового плавания, как у России, нет ни у кого

На конференции выступил Владимир Арутюнян, начальник управления эксплуатации флота - начальник штаба морских операций ФГУП «Атомфлот». Он рассказал, что впервые в истории транзитное плавание по СМП было организовано в 2010 году. В тот год по СМП прошло 4 судна с грузом 111 тысяч тонн.

В 2011 году услугами «Атомфлота» по проводке во льдах Северного Ледовитого океана по кратчайшему маршруту из Европы в Азию и обратно воспользовались уже 34 судна, которые перевезли 820789 тысяч тонн грузов. В 2012 году по трассе СМП стали проводить не одиночные суда, а караваны из 4 судов. В общей сложности по СМП прошло в 2012 году 46 судов, которые перевезли 1 миллион 261 тысячу тонн грузов.

Невозможны логистические операции в Арктике, покрытой льдами, без опыта плавания судов ледового класса в арктических морях и выгрузки на необорудованное побережье и припайный лед. Этим опытом обладают моряки Мурманского морского пароходства.

- Навигация 2013 года в Арктике будет интересной, - заявил первый заместитель генерального директора ОАО «ММП» Яков Антонов. - Завоз грузов судами Мурманского и Северного морского, Северного речного пароходств будет в большей степени ориентирован не на западный район Арктики, а на восток. Будет осуществляться доставка грузов для строительства порта Сабетта, на остров Большевик (Северная Земля), в порты арктического побережья вплоть до Певека.

На Чукотку своим танкерным флотом компании предстоит доставить около 100 тысяч тонн дизельного топлива. Его накопление уже выполнено на рейдовом перевалочном комплексе, созданном Мурманским морским пароходством в Кольском заливе с использованием собственного супертанкера «Натали».

Юрий БАНЬКО. Фото автора.

СНОВА В САБЕТТЕ

В прошлом месяце в свой первый рейс в качестве ледового капитана-наставника отправился главный штурман пароходства Сергей Стрельников. Под его руководством экипаж теплохода «Юрий Аршеневский» успешно выполнил арктический снабженческий рейс в Обскую губу с выгрузкой на ледовый припай портопункта Сабетта свыше 11000 тонн генерального груза.

- Капитан Владислав Беляев в должности капитана выполняет уже не первый контракт. И хотя он из молодых, но уже достаточно опытный судоводитель, - поделился Сергей Стрельников. - Поэтому я был наставником только на арктиче-

ский рейс, ввиду того, что уже имел подобный опыт снабженческих рейсов в эти широты на теплоходе «Капитан Данилкин». Моя работа в большей степени заключалась в помощи организации и безопасной выгрузки на ледовый припай.

Низкие температуры воздуха над полуостровом Ямал в навигацию 2013 года создали благоприятные условия для выгрузки на припай. Лед к концу зимы в Обской губе в районе Сабетты достиг толщины ровного льда - 110-120 см, и это позволило беспрепятственно выгрузить как тяжеловесные грузы массой свыше 30 тонн, так и генеральный груз.

Подбор экипажа для этого рейса доверили капитану-на-

ставнику. Он отобрал для работы в Сабетте лучшие кадры. Поэтому все операции прошли успешно. Гидрологи из института Арктики и Антарктики подготовили хорошую ледовую площадку рядом с портом, без торосов и трещин, очистили ее от снега.

- В районе порта Сабетта мы были не одни. Вместе с нами здесь работали моряки Северного морского пароходства. Они выгружали генеральный груз для строительства портовой инфраструктуры.

Завоз же модулей для строительства завода СПГ планируется только к 2014 году. По словам Сергея Стрельникова, судя по темпам строительства, раньше это вряд ли будет возможно. А



уже к концу 2013 года здесь запланирована постройка международного аэропорта, плиты для его взлетной полосы также перевозились судами Мурманского морского пароходства.

17 апреля «Ю. Аршеневский» отправился в очередной рейс уже без капитана-наставника.

Сергей Стрельников вернулся к своим береговым обязанностям. Следующий свой рейс в качестве наставника ему предстоит совершить в мае, в более высокие широты и уже с другим экипажем.

Ирина ЮСУПОВА. Фото из архива редакции.

ПО СТУПЕНЬКАМ СУДОВОЙ КАРЬЕРЫ

Шестопапов Валерий Иванович - известный арктический капитан. Почетный полярник. Всегда улыбочивый, доброжелательный, тактичный, общительный - таким его знают в компании.

Впервые Валерий Шестопапов попал в Арктику в 1959 году, когда вместе с однокурниками проходил практику на дизель-электроходе «Лена» Мурманского пароходства. Ходили на полярные станции, разгружали грузы, высаживали полярников и помогали им обустроиваться. Тогда курсант Шестопапов решил, что свою жизнь свяжет с Арктикой. И после окончания училища он прибыл в Мурманское пароходство.

Первые шаги самостоятельной работы в должности 4-го и 3-го помощника капитана он начинал на знаменитом ледокольном пароходе «Дежнев», который во время Великой Отечественной войны на Диксоне воевал с фашистским крейсером «Адмирал Шеер». Хорошая теоретическая подготовка, умение принимать самостоятельные решения, активное участие в жизни судна в сочетании со знанием профессии позволили Шестопапову уверенно и быстро продвигаться по служебной лестнице. С 1966 года он второй помощник капитана теплохода «Бирюса», дизель-электроходов «Рионгэс» и «Гижига», а с 1970-го - старший помощник капитана дизель-электрохода «Гижига». В 1973 году за успешное выполнение заданий по заводу груза в военные гарнизоны Арктики он получил первую благодарность от министра морского флота Т. Гуженко и министра обороны СССР А. Гречко.

ШКОЛА ПАРОХОДСТВА

С особой теплотой и благодарностью Валерий Иванович вспоминает капитанов Макова В.Н., Назарьева А.А., которые научили его самостоятельному управлению судном во льдах и в штормовых условиях, умению устанавливать контакт с экипажем. Работа на судах ледового класса позволила приобрести бес-

НАША СПРАВКА

Валерий Иванович Шестопапов

В 1962 году окончил судоводительский факультет Ленинградского высшего инженерного морского училища им. адмирала С.О. Макарова, получив профессию инженера-судоводителя. Попросил направление в Мурманское пароходство. Валерий Иванович - профессионал высокой квалификации. За отличную работу удостоен ордена Трудового Красного Знамени, ордена Дружбы народов и нагрудной медали СОРОССа. Почти 15 лет является президентом Мурманской городской общественной организации «Ассоциация исследователей Арктики», член Мурманской региональной Ассоциации морских капитанов. Имеет семью: дочь, сына и внуков. Сын Валерия Ивановича - Иван Шестопапов - работает на судах нашей компании.

Валерий Иванович Шестопапов 47 лет трудился в Мурманском морском пароходстве. В конце марта он вышел на заслуженный отдых.

ценный опыт арктического плавания, снабжения полярных станций, научила грамотно распределять и крепить груз по трюмам и на палубах, чтобы избежать потерь в сложных штормовых условиях.

Шестопапов - участник многих исторических событий, происходящих в жизни пароходства. Суда, на которых работал Валерий Иванович, бывали во всех арктических навигациях.

Он участник многих продленных навигаций в порт Дудинка, после которых пароходство приступило к работе в условиях круглогодичной навигации в Западном районе Арктики. Учитывая хорошую теоретическую подготовку, опыт работы в арктических льдах и умение находить

АРКТИЧЕСКИЕ МИЛИ



правильный выход в сложной ситуации, в 1974 году Шестопапова назначают капитаном дизель-электрохода «Гижига».

АРКТИЧЕСКИЕ БУДНИ КАПИТАНА

В 1977 году экипаж «Гижиги» участвовал в сверххранном экспериментальном рейсе по доставке грузов для газодобытчиков Ямала. Плавание под проводкой ледоколов началось не в апреле, как годом раньше, а в конце февраля.

В Мурманске на судно было погружено максимально возможное количество груза - 8700 тонн. Это - техника, стройматериалы и оборудование для газодобытчиков и геологов. Экипажу предстояло совер-

шить два рейса. Ледовая обстановка была крайне тяжелой. Для постановки «Гижиги» на место выгрузки атомохода «Арктика» (капитан Кучиев Ю.С.) и ледокола «Мурманск» (капитан Смолягин В.С.) пришлось прорубить канал в ледовом барьере, стоящем на глубине 13-14 метров. Затем «Мурманск» проложил канал в полтора метра в кормовой вырез «Гижиги», провел ее к месту выгрузки. Выгрузка с участием экипажа судна проводилась круглосуточно вначале на припай, а потом на берег. В сутки выгружалось более тысячи тонн груза. За успешное выполнение этой операции капитан Шестопапов был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

ЭКИПАЖ К РАБОТЕ ГОТОВ

ГРУЗЫ ДЛЯ «НОРНИКЕЛЯ»

Т/х «Виктор Ткачев» продолжает работать на Дудинском направлении. В середине апреля судно зашло в порт приписки Мурманск для погрузки очередной партии генерального груза для нужд ОАО «ГМК «Норильский никель».

В свой второй рейс в Дудинку теплоход отправился 18 апреля. Планируется, что в конце месяца судно придет в порт назначения и выгрузит более 5 тысяч тонн груза.

Т/х «В. Ткачев», относящийся к типу т/х «Михаил Стрекаловский», - наиболее приспособ-

ленное к арктическим условиям судно пароходства. Теплоход имеет усиленный ледовый класс и 6 грузовых кранов, что позволяет экипажу производить самовыгрузку как на оборудованный берег, так и



на необорудованный, ледовый припай. По словам капитана Владимира Жданова, в конце марта - начале апреля 2013 года в районе Карских Ворот сложилась сложная ледовая обстановка, поэтому ледокольная проводка осуществлялась к северу от островов Новая Земля - от мыса Желания через массив Карского моря до Дудинки.

Ледоколу «Вайгач», который осуществлял проводку судна, приходилось преодолевать длинные гряды торосов. Толщина льда в Карском море достигала порядка 1,5 м. Тем не

менее теплоход благополучно проследовал в порт назначения и своевременно выгрузил важный груз.

Владимир Жданов работает в пароходстве без малого 40 лет, имеет опыт



работы на ледоколах, с 1974 года совершает рейсы на Дудинку, многократно осуществлял транспортировку грузов в этом направлении в сложнейших арктических условиях. По его словам, экипаж

к работе готов, форс-мажоров в работе не предвидится.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото из архива редакции.

ВАЛЕРИЯ ШЕСТОПАЛОВА

Спустя два года Шестопалова перевели на атомные ледоколы. Имея пятилетний опыт работы капитаном, он начал работать стажером старшего помощника а/л «Сибирь», старшим помощником, дублером капитана и через семь месяцев подменил капитана. Атомный ледокол «Сибирь» в 1987 году получил государственное задание совершить научную высокоширотную экспедицию. Руководителем экспедиции был назначен Артур Чилингаров, а его заместителем от Мурманского пароходства - заместитель начальника пароходства по ледовым операциям Валерий Шестопалов. В его обязанности входило оказание помощи капитану «Сибири» Зигфриду Вибаху по обеспечению безопасности мореплавания и выбора пути следования ледокола в тяжелых льдах. Экипажу «Сибири» предстояло пройти к дрейфующей в приполюсном районе станции СП-27 и обеспечить ее эвакуацию, а затем обеспечить высадку СП-29 в Восточном секторе Арктики. После эвакуации СП-27 ледокол по разрывам в сплоченном льду вышел к северу от островов Земли Франца-Иосифа. На борту атомохода находилась большая группа ученых из различных НИИ, которые должны были провести научные исследования по пути к полюсу и в районе его. Чилингаров и Шестопалов совместно с гидрологом Русланом Борисовым неоднократно вылетали на вертолете на ледовую разведку и нашли путь во льдах к заветной точке земли. Пришлось связаться с министром морского флота Вольмером Ю.М., чтобы получить разрешение достигнуть полюса. Вольмер возложил ответственность за безопасность мореплавания на Шестопалова и разрешил капитану следовать к Северному полюсу. «Сибирь» прошла в район полюса, когда лед набрал самую большую мощность. В такое время еще никто не бывал

в этих широтах. 25 мая в 16 часов атомный ледокол «Сибирь» достиг географической точки Северного полюса. «Экипаж так точно вышел в эту точку, что ленту с координатами 00 градусов кто-то из участников присвоил. Она попросту пропала», - улыбаясь, рассказывает Валерий Иванович.

Ученые провели исследования, главным из которых было определение гравитационного поля на пути к полюсу и в районе его. Это необходимо было для сокращения расходов на запуск ракет из района Северного полюса.

После «Сибири» Шестопалов работал на ледоколах «Арктика», «Мурманск», «Киев», «Красин» «К. Сорокин», «К. Драницын» и др. Четыре зимних навигации успешно проводил в Финском заливе суда в порт Санкт-Петербург.

В 1987 году Шестопалова, как одного из опытных арктических капитанов, назначают начальником службы ледокольного флота, а через год он направляется в Финляндию на приемку нового самого современного мелкосидящего атомного ледокола «Вайгач». На нем Валерий Иванович отработал шесть лет.

СПЕЦИАЛИСТ ПО ОТГРУЗКЕ НЕФТИ

В 1997 году Валерий Иванович был назначен капитаном-наставником службы безопасности мореплавания по танкерному флоту, а в декабре 2000 года - заместителем директора департамента безопасности мореплавания по грузовым операциям танкеров, что означало руководство погрузкой танкеров в порту Варандей. Назначение это не было случайным. Вывоз нефти с береговых месторождений Тимано-Печорского региона планировался круглогодичным, а значит, и в ледовых условиях осенне-зимне-весеннего периода. Пароходство брало на

себя огромную ответственность за обеспечение бесперебойного вывоза нефти и вкладывало в этот проект большие средства. Уже с сентября 2002 года загрузка танкеров нефтью осуществлялась через арктический подводный погрузочный терминал (АППТ), тогда как до этого танкерам приходилось становиться на швартовные бочки.

За годы работы на Варандейском направлении судами пароходства была осуществлена 171 отгрузка нефти, из них 121 была проведена под непосредственным руководством Валерия Ивановича. Им же было написано «Руководство для работы л/к «Капитан Николаев» и танкеров при погрузке нефти», была доказана возможность погрузки танкеров в сложных ледовых условиях.

«Необходимо отметить большую заботу и поддержку со стороны генерального директора Александра Медведева всем действиям участников грузовых операций по обеспечению безопасности судов, предотвращению аварийного разлива нефти и сохранению системы погрузки», - говорит Валерий Иванович. В общей сложности тогда судами компании было перевезено на международный рынок более 3 млн. тонн нефти.

С 2009 года Шестопалов - капитан-наставник службы безопасности мореплавания.

Капитан Шестопалов вписал свое имя в историю освоения Арктики и Мурманского пароходства. В марте Валерий Иванович ушел на пенсию. Его тепло проводили друзья и ученики. Но он не простился с компанией навсегда, ведь его опыт, его знания, советы и рекомендации еще неоднократно будут востребованы специалистами флота.

Валентина КАРЕПОВА.
Фото Д. ВИЛЬЦЕНА.



Курить в подъезде запретят

С 01.06.2013 года вступает в силу Федеральный закон от 23.02.2013 № 15-ФЗ «Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления табака».

Данным законом установлены запрет курения табака на отдельных территориях, в помещениях и на объектах, ценовые и налоговые меры, направленные на сокращение спроса на табачные изделия, запрет рекламы и стимулирования продажи табака, спонсорства табака и пр. Так, будет запрещено курение в медицинских и общеобразовательных учреждениях, в транспорте общего пользования (самолетах, поездах, автобусах), у железнодорожных вокзалов, автовокзалов, аэропортов, морских портов, речных портов, станций метрополитенов, а также на самих станциях, перронах и т.д. Также под запрет попадут детские площадки, лифты и площадки многоквартирных домов.

За нарушение законодательства в сфере охраны здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления табака устанавливается дисциплинарная, гражданско-правовая, административная ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В конце мая появится чартерный авиарейс Мурманск - Барселона

<http://mks1.ru/znakovstvo-s-kurskom/>



Отдых в Испании давно полюбился северянам. Туроператор «Пегас Туристик» организует с 25 мая 2013 года прямые вылеты из Мурманска в Барселону. Скорее всего, рейсы будут выполняться 1 раз в 11 дней с мая до начала октября. Вылеты из Мурманска запланированы на 25.05, 5.06, 16.06, 27.06, 8.07, 19.07, 30.07, 10.08, 21.08, 1.09, 12.09, 23.09, 4.10.

Провести в воздухе придется примерно четыре с половиной часа. Перевозки будет выполнять авиакомпания «Оренбургские авиалинии» на самолетах Boeing 737-800. Время вылета из облцентра станет известно позже.

Источник - <http://murmansk.kp.ru>

В аэропорту Мурманск откроется магазин дьюти-фри

Аэропорт Мурманск продолжает развивать международную зону. По согласованию с таможенной организован зеленый и красный терминалы. Также зона расширена за счет того, что оттуда убрали технические службы. Кроме того, до конца года в аэропорту Мурманск планируется открыть магазин беспошлинной торговли - дьюти-фри.

- Компания, которая его организует, давно работает на рынке, - сообщ

шил врио генерального директора аэропорта Мурманск Дмитрий Сластин. - А вообще претендентов было много, но нужно было соответствовать определенным требованиям. Цены будут приблизительно такие же, как в дьюти-фри на границе с Норвегией и Финляндией.

Источник - <http://www.murmansk.kp.ru>



ВРЕМЯ НЕ ВЛАСТНО НАД ПАМЯТЬЮ

Совсем не верится, что Леонида Степановича Селиверстова нет среди живых. Несмотря на то, что ему было 83 года, он был моложе многих молодых. Приходил в музей и сразу же шел в зал со словами: «Пойду поздороваюсь со своими друзьями!». Склонив голову, он долго стоял у портретов старых капитанов: А.И. Ветрова, Н.Н. Показанова, Э.И. Купри, А.Ф. Пинежанинова, Г.О. Кононовича и многих других.

Родившись на берегу Белого моря, он впитал в себя черты поморского быта, горячо любил море, свою работу. Проработав пятьдесят лет на судах пароходства, он успешно вззошел по карьерной лестнице от матроса до капитана самых современных морских лайнеров. Историю освоения и особенности плавания судов в Арктике он знал досконально. С ним советовались, с его мнением считались, его слушали, публиковали. Окружающие удивлялись светлой голове Леонида Степановича, его позитивному настроению.

Отработав 38 арктических навигаций, проявив себя классным профессионалом, он вышел на пенсию. Потеряв близкого человека - жену, он не впал в депрессию. И как человек умный, талантливый, богато одаренный природой, взялся за перо и писал, писал...

Писал Селиверстов очень увлекательно, получалось у него это мастерски. Ему было 76 лет, когда вышла в свет его первая книга «Из Поморья - в океан». В этом произведении капитан рассказал много увлекательного о жизни поморов, их нелегком труде, об арктических плаваниях и антарктических экспедициях, о морских походах в дальние страны. Через три года появилось новое произведение «В Арктике на парусниках и атомоходах» - о первопроходцах Арктики, выдающихся полярных исследователей и продолжателей их дела - моряках Мурманского морского пароходства.

Вершиной литературного мастерства стала последняя книга капитана Селиверстова «Родные берега», увидевшая свет в 2012 году. В ней автор обратился к истокам своего жизненного пути, ярко и очень талантливо рассказал о своих односельчанах - жителях села Долгощелья Архангельской области, в котором он родился и вырос. Все повествование



проникнуто огромной любовью к его малой родине, землякам, отважным поморам Севера. Тогда же, в 2012 году, он стал лауреатом международной литературной премии «Полярная звезда» (ранее в 2008 году - он был признан лауреатом премии имени писателя В.С. Маслова, учрежденной ОАО «Мурманское морское пароходство»).

Говорят, что талантливый человек - талантлив во всем. На всевозможных мероприятиях в библиотеках города, в школах, в музее пароходства его просили почитать стихи о море, о моряках. Он знал их множество, читал увлекательно, поражая всех присутствующих. Почти ежедневно он выступал, порою по несколько раз, в молодежных аудиториях с рассказом о море, о моряках, о своей работе. Под его непосредственным руководством оформлялись экспозиции музея ММП. Это был человек энциклопедических знаний. Несмотря на свой возраст, он был полон сил, энергии и планов на будущее.

Леонид Степанович был для нас образцом стойкости, мудрости и неиссякаемой энергии. Нам будет не хватать этого человека - энергичного, мыслящего, неравнодушного, горячо любившего Арктику и море. Память о нем будет всегда жить в наших сердцах. Светлая ему память...

Валентина КАРЕПОВА.
Фото из архива редакции.

ФЛОТ

В память о Леониде Степановиче Селиверстова публикуем его последний материал.

От редакции.

СКРОМНОЕ НАСЛЕДСТВО

Мысль об открытии морского пути вдоль северных берегов России в Тихий океан еще со времен М.В. Ломоносова волновала умы российских землепроходцев, моряков, ученых. Так, например, славный гражданин России, ученый, исследователь, горячий патриот освоения арктических окраин нашей страны адмирал С.О. Макаров в одной из своих лекций сказал: «Простой взгляд на карту России показывает, что она своим главным фасадом выходит на Ледовитый океан. И освоить этот край - дело огромной экономической и политической важности, наконец - дело чести нации» (С.О. Макаров. Лекция «К Северному полюсу - напролом!» 30. 03. 1897 г. - Прим. авт.).

Однако в силу различных обстоятельств первое морское арктическое предприятие было создано только во времена Советского Союза в 1938 году. Решением Совета народных комиссаров было образовано Мурманское Морское Арктическое пароходство Севморпути. В его состав вошли линейные ледоколы «Ермак», «Ленин», ледорез «Ф. Литке», вновь построенный ледокол «И. Сталин» и несколько транспортных пароходов. Они базировались в Мурманске. Практически с тех самых пор наш порт, как единственный на Севере - глубоководный и незамерзающий, начал играть важную роль в развитии арктического мореплавания и освоения северного края.

Первый начальник Главсевморпути О.Ю. Шмидт на встрече с мурманчанами в 1933 году заявил: «Северный морской путь мы закрепим окончательно, и Мурманск будет его началом». И началось! Моряки Мурманского Арктического паро-

ходства принялись активно и целенаправленно, что называется, «...ставить на ноги» Северный морской путь, осваивать его основную трассу.

Задачи перед вновь созданным арктическим пароходством были поставлены гигантские. Это сквозные грузовые рейсы по всей арктической трассе, завоз различных строительных материалов и техники во вновь строящиеся арктические порты и портопункты от Амдермы и Диксона до Тикси и Певека, смена зимовщиков на действующих и вновь строящихся полярных станциях. В те первые годы обустройства Арктики туда шел настоящий «вал» различных видов снабжения. Везли всё: топливо, техническое оборудование, строительные конструкции, разборные домики, тракторы, лошадей и даже дойных коров (требовалось молоко для малолетних полярников!).

Да, это был поистине триумф освоения и обустройства «главного фасада» нашей страны. Начали сбываться горячие призывы великих ученых - истинных патриотов освоения Арктики. Транспортные суда в период летних навигаций выполняли не только грузовые перевозки, но и принимали самое активное участие в различных полярных исследованиях. Примеры тому - экспедиции на пароходах: «Г. Седов» к земле Франца-Иосифа, «Садко» в высокие полярные широты, «В. Русанов» к архипелагу Северная Земля. А вершиной этих отважных предприятий явился легендарный поход «А. Сибирякова» в 1932 году из Белого моря в Берингов пролив, по всей трассе вдоль сибирских берегов, и поход ледореза «Ф. Литке» в 1934 году из Владивостока в Мурманск.

В целом работа мурманского ледокольно-транспортного флота в Арктике в 30-е годы оценивалась как весьма успешная. Это был период реального открытия Северного морского пути и начало использования его как действующей транспортной магистрали. Арктические перевозки нача-

СООБЩАЕТ СОВЕТ ВЕТЕРАНОВ

Память об ушедших

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

12 марта на 77-м году ушла из жизни **Корниенко Лилия Артемовна** - ветеран труда, техник-лаборант, проживавшая в Республике Адыгее. Стаж ее работы в пароходстве 28 лет.

16 марта на 62-м году ушел из жизни **Санжаровский Александр Данилович** - ветеран пароходства, электрик плавсостава, проживавший в г. Вышний Волочек. Стаж его работы в пароходстве 26 лет.

28 марта на 82-м году ушел из жизни **Кудрявин Иван Николаевич** - почетный полярник, почетный работник морского флота, заслуженный работник транспорта России, бывший заместитель начальника пароходства по кадрам, награжденный орденом Знак Почета, проживавший в г. Москве. Стаж его работы в пароходстве 20 лет.

28 марта на 84-м году ушел из жизни **Селиверстов Леонид Степанович** - почетный полярник, почетный работник морского флота, известный арктический капитан и пи-

сатель, проживавший в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 46 лет.

5 апреля на 79-м году ушел из жизни **Сахаров Владимир Иванович** - ветеран труда, старший электрик плавсостава, проживавший в г. Костроме. Стаж его работы в пароходстве 43 года.

7 апреля на 82-м году ушел из жизни **Беляев Виктор Демьянович** - ветеран труда, старший электрик плавсостава, награжденный орденом Знак Почета, проживавший в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 39 лет.

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





ПАРОХОДСТВА

ли приносить пусть небольшую, но очень нужную предприятию прибыль.

Однако для дальнейшей успешной работы в арктических, особенно удаленных районах требовался новый, более мощный ледокольный флот. А наследство, доставшееся вновь созданному морскому предприятию, было более чем скромное. В Арктике тогда работали старые ледоколы и маломощные пароходы, основательно потрепанные, особенно в годы военного лихолетья. По крайней мере, его «ударная сила» - линейные ледоколы: «Ермак», «Ленин» (старый паровой), «Ф. Литке» - все работали на угле и «имели за плечами» по 40 лет и более трудной службы во льдах Арктики. Да и большинство транспортов немного уступали в возрасте своим лидерам. В этой связи был разработан большой план, и началось строительство новых ледоколов и транспортов (ледокол «И. Сталин», транспорт «Дежнёв»). Однако успешной реализации плана помешала начавшаяся Великая Отечественная война.

НАЧАЛО РОСТА И РАЗВИТИЯ

В послевоенный период потребность арктического флота резко возросла. А положение с состоянием судоходства в Северном бассейне было крайне сложное. Всего в Мурманском пароходстве в конце 1953 года числилось три ледокола и 22 старых транспортных судна. Такое незавидное положение с морскими ледокольно-транспортными силами на Мурмане нужно было менять...

Понимая огромную важность освоения и дальнейшего развития богатых природными ресурсами арктических регионов, специалисты Морфлота и Главсевморпути по заданию правительства срочно разработали новую обширную программу строительства арктического флота. Тут надо отдать должное отличной распорядительности руководителей государственного уровня тех лет.

Новая программа была принята в 1952 году, а через пару лет - в марте 1954 года в Мурманск пришел из постройки новый головной дизель-электроход «Лена». Следом в течение 3-5 лет: «Обь», «Енисей», «Ангара», «Байкал», «Индирикка». Два из них ушли на Дальний Восток. Да, это были великолепные корабли - современные, могучие, с корпусами высшего ледового класса. Мне посчастливилось работать на «Лене» матросом, четвертым и третьим штурманом. Совместно с «Обью» мы ходили в 1955-1957 годах в первые антарктические экспедиции, а также в высокоширотные арктические походы. Эти блистательные в свое время корабли были в числе первых, открывших в середине шестидесятых зимнюю океанскую линию Европа - Канада.

В следующем, 1955 году в Мурманск пришел первенец серии новых дизель-электрических ледоколов «Капитан Белоусов», а за ним «Капитан Воронин» и «Капитан Мелехов». Это уже было начало конца парового арктического флота. Начиная со следующего, 1956 года, в состав флота Мурманского пароходства вступили 6 новых дизель-электроходов типа «Днепротэс» («гэсы» - сокращенно называли их моряки).

География плаваний наших судов, скажем прямо, ошеломила многих руководителей известных европейских судоходных компаний. Она раскинулась от Шпицбергена и Земли Франца-Иосифа до Антарктиды и от Мурманска до Индии, Индонезии, Австралии и Южной Америки.

Мне довелось некоторое время работать капитаном д/э «Волховгэс», и я могу свидетельствовать, что это были отлич-



ные для своего времени корабли - мощные, быстроходные, с прочными ледовыми корпусами и высокими мореходными качествами. Именно д/э «Волховгэс» в январе 1965 года открыл канадскую судоходную линию - первым пришел в порт Монреаль.

Тут, мне кажется, следует покаяться в несколько поспешном заключении «о начале конца парового флота». Именно в конце пятидесятых флот пароходства пополнился новой серией пароходов - угле-рудовозов типа «Северная Земля», построенных в Польше.

После такого богатого обновления в течение последних пяти лет Мурманский транспортный флот в шестидесятые годы прошлого столетия решительно и широко шагнул на мировые океанские пути. География плаваний наших судов, скажем прямо, ошеломила мно-

гих руководителей известных европейских судоходных компаний. Она раскинулась от Шпицбергена и Земли Франца-Иосифа до Антарктиды и от Мурманска до Индии, Индонезии, Австралии и Южной Америки. Наши великолепные, стремительные дизель-электроходы стали нередкими визитерами в знаменитых мировых портах: Сингапуре и Бомбее, Аделаиде и Джаркарте, Монреале и Буэнос-Айресе. И до сих пор приятно вспомнить те дружественные встречи, которыми нас одаривали жители всех континентов. Что было - то было!

Продолжение в следующем номере.

Леонид Степанович СЕЛИВЕРСТОВ,
капитан дальнего плавания
Мурманского морского пароходства.



Редко кто так много смотрит на небо, как моряки. Да в городах его и не видать, неба-то, и прижатый к асфальту многоэтажьем зданий горожанин головы почти не поднимает. А если и видит что наверху, то это не небо, а обрести от выкройки квартальной планировки.

В море же мы ежедневно - в центре огромной полусферы, где небо занимает подавляющую часть. Если пасмурно, на небо смотрим в ожидании - когда раздуют. Смотрим на цвет закатов и восходов, проверяя верность старых морских примет: «Если небо красно к вечеру, моряку бояться нечего, если красно поутру - моряку не по нутру». Смотрим на форму и тип облаков, любуемся всегда неповторимыми закатами солнца. И просто так смотрим, потому что больше никуда взор не упирается.

В хорошую погоду, когда море не утачивает из-под ног палубу, выбрав место, где не мешают ходовые огни, хорошо смотреть на звездное небо. Не мигая, отрешенно глядят из космоса звезды, теплеет и мохнатится свет планет. Сумеречной пылью рассыпан след Млечного Пути, раскинула руки Кассиопея.

Море и небо



Постепенно успокаивается водоворот дневных мыслей, наиболее назойливые по нескольку раз всплывают снова, но уже упрощенные и укороченные. Сначала успокаиваешься, а потом все более отрешаешься, оставаясь один на один с небом и звездами...

Интересно наблюдать за морской охотой пеликанов. В зоопарке эти птицы выглядят карикатурно-неуклюжими, а в природе - грациозны и подвижны. Вот наблюдал я за ними в кубинской бухте Моа, когда они охотились.

Пеликаны высоко парят на своих белоснежных крыльях, высматривая рыбу через толщу воды. В пике сваливаются мгновенно. В падении они не похожи ни на одну из птиц. Пеликан крылья не складывает полностью, а падает перевернутой буквой «М». Ныряет с шумом и брызгами. Как уж он там под водой успевает за рыбой, но - успевает! Выныривает, отцеживая рыбу в свой подклювный мешок. У рыбы только хвост трепещет, пока он укладывает ее на дно мешка.

Борис СПИРИДОНОВ.



ММП на Первом

Творческая группа Первого канала побывала в гостях у Мурманского морского пароходства. Журналистов интересовал подвиг теплохода «Старый большевик» Мурманского пароходства, который в мае 1942 года следовал в конвое PQ-16 из США в Мурманск, отразил все атаки фашистских самолетов и подлодок и вошел в историю Великой Отечественной войны. Информация об этом подвиге хранится в музее истории пароходства: в экспозиции музея представлена картина с изображением боя, который вели моряки теплохода, картины членов экипажа - героев Советского Союза, а также китель капитана «Старого большевика» Ивана Ивановича Афанасьева. Сюжет об этом событии пройдет в программе «Доброе утро» в праздничные дни.

**Выплату из средств пенсионных накоплений получили более 38 тысяч пенсионеров Мурманской области**

С 1 июля 2012 года - даты вступления в действие Федерального закона от 30.11.2011 № 360-ФЗ «О порядке финансирования выплат за счет средств пенсионных накоплений» - выплату из средств пенсионных накоплений получили более 38 тысяч жителей Мурманской области.

Большинство из них, 38 тысяч человек, получили свои пенсионные накопления в виде единовременной выплаты. Накопленные средства выплачиваются в виде накопительной части трудовой пенсии по старости 125 пенсионерам области, в виде срочной пенсионной выплаты - одному пенсионеру региона.

Средний размер установленной единовременной выплаты в Мурманской об-

ласти составляет 8924 рубля, срочной пенсионной выплаты - 608 рублей, накопительной части трудовой пенсии - 778 рублей.

Право на выплату за счет средств пенсионных накоплений имеют мужчины-пенсионеры 1953 года рождения и моложе, женщины-пенсионеры 1957 года рождения и моложе, за которых уплачивались страховые взносы на накопительную часть трудовой пенсии, а также пенсионеры, самостоятельно отчислявшие дополнительные взносы в рамках Программы государственного софинансирования пенсии, независимо от года рождения.

Выплата средств пенсионных накоплений осуществляется в заявительном порядке. Заявление необходимо подать в территориальный орган Пенсионного фонда РФ или негосударственный пенсионный фонд, в зависимости от того,

куда гражданин перевел свои пенсионные накопления. Срок принятия решения по назначению выплаты определен законом и составляет 1 месяц.

Законом предусмотрены три вида выплат пенсионных накоплений: единовременная выплата, срочная пенсионная выплата сроком не менее 10 лет либо ежемесячная выплата накопительной части трудовой пенсии по старости в течение всей жизни.

Средства пенсионных накоплений также могут быть выплачены правопреемникам умершего гражданина, если смерть гражданина наступила до назначения ему выплаты пенсионных накоплений.

Дополнительную информацию можно получить на сайте ПФР (www.pfrf.ru), в территориальных органах ПФР или по телефону 8-800-510-55-55 (по России звонок бесплатный).



ВМЕСТЕ МЫ - ОДНА СЕМЬЯ!

Поздравляем вас, коллеги!

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

Кашутин Любовь Николаевна - секретарь службы кадров;

Максимович Анатолий Иосифович - электромеханик танкера «Надежда»;

Солодар Александр Михайлович - моторист 1-го класса - матрос теплохода «Иван Папанин»;

Гамаюнов Сергей Васильевич - токарь-кладовщик-моторист 1-го класса теплохода «Северная Земля»;

Дремлюк Петр Михайлович - начальник отдела управления технической эксплуатации флота;

Кунегин Владимир Сергеевич - электрик 1-го класса - моторист 2-го класса теплохода «Виктор Ткачев»;

Магомедов Руставели Закарьяевич - старший механик теплохода «Александр Суворов»;

Голубев Сергей Викторович - водитель службы вспомогательного флота

гидротехнических сооружений и транспорта;

Яковец Николай Николаевич - старший моторист - матрос теплохода «Виктор Ткачев»;

Нагаец Александр Петрович - боцман теплохода «Адмирал Ушаков»;

Кулаков Игорь Иванович - начальник отдела веттинга;

Любчик Виктор Кириллович - старший электромеханик теплохода «Иван Папанин»;

Гукович Борис Николаевич - старший моторист - матрос теплохода «Капитан Чухчин»;

Лихачев Юрий Михайлович - старший электромеханик теплохода «Капитан Данилкин»;

Кудрявцев Владимир Николаевич - электрик 1-го класса - моторист 2-го класса теплохода «Петр Великий»;

Кравец Станислав Валентинович - капитан теплохода «Иван Папанин»;

Макаревич Александр Сергеевич - уборщик территории группы хозяйственного обслуживания зданий;

Пичужкин Вадим Юрьевич - 2-й механик теплохода «Кузьма Минин»;

Суровцева Елена Евгеньевна - заместитель начальника отдела учета расчетно-кассовых операций и социального страхования.

Вам, родившимся в апреле 1953, 1958, 1963, 1968, 1973, 1978 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морской профессии, 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).

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 85-летием

Лездкана Бориса Ивановича - почетного полярника, почетного радиста, ветерана труда, жителя блокадного Ленинграда, начальника судовой радиостанции, награжденного орденом Трудового Красного Знамени, проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве 37 лет.

Ильина Владимира Ивановича - ветерана труда, моториста плавсостава, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 32 года.

С 80-летием

Полякову Валентину Васильевну - ветерана труда, уборщика территории группы хозяйственного обслуживания зданий, проживающую в Тамбовской области. Стаж ее работы в пароходстве 14 лет.

Смирнова Геннадия Ивановича - ветерана пароходства, мастера производственного обучения, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 40 лет.

С 75-летием

Бычкова Юрия Петровича - ветерана труда, жителя блокадного Ленинграда, старшего помощника капитана, проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве 35 лет.

Ремизова Алексея Ефимовича - ветерана труда, электрика плавсостава, награжденного медалью «За доблестный труд», проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 41 год.

Рузавина Михаила Васильевича - матроса плавсостава, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 29 лет.

Крючкова Евгения Максимовича - почетного работника морского флота, ветерана труда, капитана транспортных судов, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 37 лет.

Силиванова Николая Ивановича - старшего механика плавсостава, проживающего в г. Сердобок Пензенской области. Стаж его работы в пароходстве 31 год.

Зарубина Юрия Ивановича - ветерана труда, третьего помощника капитана судов, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 39 лет.

Баранову Альбину Николаевну - ветерана труда, музыкального работника ясли-сада № 40, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 34 года.

Буданову Валентину Сергеевну - нормировщика базы технического обслуживания флота, проживающую в г. Переславль-Залесский Ярославской области. Стаж ее работы в пароходстве 16 лет.

Шачневу Нину Николаевну - ветерана труда, техника отдела АСУ (ИВЦ), проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 34 года.

Подгаец Николая Афанасьевича - ветерана труда, матроса-электрика плавсостава, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 35 лет.

Храмцову Нину Ивановну - уборщицу группы хозяйственного обслужи-

вания зданий, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 21 год.

Чечета Владимира Алексеевича - капитана транспортных судов, проживающего в Минской области Республики Беларусь. Стаж его работы в пароходстве 47 лет.

С 70-летием

Нехайчик Нинэллу Алексеевну - ветерана труда, диспетчера радиопункта, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 30 лет.

Терентьева Эдуарда Ивановича - ветерана труда, техника-дозиметриста атомной группы судов, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 38 лет.

Алексеевну Елену Ивановну - ветерана труда, воспитателя детского сада № 40, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 15 лет.

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

