



Ветерану ММП исполнилось 100 лет

20 мая исполнилось 100 лет ветерану Мурманского морского пароходства Георгию Аверьяновичу Гостеву.

→ Стр. 3

Коварство «голубой красавицы»

В этом году исполнилось 40 лет со дня героического дрейфа дизель-электрохода «Обь» Мурманского морского пароходства в тяжелых льдах Антарктиды. Дрейф начался 23 апреля 1973 года и завершился только 22 июля того же года.

→ Стр. 6



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 5
(7657)

30 мая
2013



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Спасибо за Победу!



7 мая в ДК им. С.М. Кирова был организован вечер для ветеранов Мурманского морского пароходства, посвященный Дню Великой Победы.

→ Стр. 7

Ледовые объятия Арктики



Теплоход «Юрий Аршеневский» прибыл на остров Большевик и выгрузил на припай свыше 2 тысяч тонн груза.

→ Стр. 2

СЕРВИСНЫЙ ФЛОТ НЕ ПОДВЕДЕТ!



Одним из интересных и перспективных направлений деятельности Мурманского морского пароходства остается сервисный флот. Плавкраны и специалисты компании продолжают активно привлекаться к участию во многих российских проектах. В проведении уникальных операций сегодня им нет равных далеко за пределами региона.

СПРОС РОЖДАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Мурманское морское пароходство обзавелось собственным сервисным флотом в мае 2009 года. Тогда на баланс пароходства от дочерней компании было передано пять единиц плавучей перегрузочной техники. И практически сразу же ММП с помощью плавательных кранов построило новый плавпричал на восточном берегу Кольского залива для стоянки судов в период между рейсами, пополнения запасов, смены экипажа и ремонта. Его удобство сразу же оценили многие суда. Так, в октябре 2009 года здесь

было ошвартовано научно-исследовательское судно «Мстислав Келдыш», экипаж которого охарактеризовал причал как соответствующий мировым стандартам.

Новое направление в работе ММП в короткие сроки стало востребовано на региональном рынке. Сервисный флот оказался незаменимым во многих проектах. Одной из первых масштабных работ стало дноуглубление на акватории 35 СПЗ для постановки платформы «Приразломная», которая прибыла в Мурманск из Северодвинска на достройку.

Подробнее об этом читайте на 2-й стр.

Наш
хронограф



16 июня - 100 лет назад (1913) родился капитан Мурманского морского пароходства Алексей Ильич Реутов, автор книг «Вымпел над клотиком» и «В стороне от фарватера».

Помимо этого был осуществлен ряд судоподъемных операций и работы по перегрузке крупногабаритных грузов в Кольском заливе. Нельзя обойти стороной и участие в строительстве гидротехнического сооружения, возводимого в рамках крупномасштабного российско-германского проекта по строительству берегового пункта утилизации ядерного топлива с атомных реакторов в Сайда-Губе.

Плавкраны с успехом справляются с подъемом тяжеловесных грузов на необорудованных берегах. В начале осени 2012 года СПК 21/35 осуществил сложнейшую работу по снятию крупногабаритного груза с севшего на мель теплохода «Берег Надежды». В сжатые сроки многотонные контейнеры были перегружены с аварийного судна, сидевшего на мели, на борт зафрахтованного теплохода. Без этой техники вряд ли бы удалось перегрузить и доставить в сохранности ценный груз. Эта далеко не стандартная операция была проведена экипажем в рекордное по словам специалистов время - в течение 5 дней.

НА НЕФТЕГАЗОВЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЯХ

При обустройстве газовых и нефтяных месторождений требуется колоссальное количество перегрузочной техники. Плавательный кран здесь одно из самых удобных, надежных и высокопроизводительных технических средств.

Плавкраны ММП оказались востребованными и для работы в Обской и Байдарской губе, на Варандее. Их надежность была проверена на практике. В 2011 году тяжеловесный ПК-76 участвовал при подъеме с места установки в Печорском море 100-тонной конструкции АППТ и его перегрузке на причал МБАСУ. Также этот плавкран в спарке с другим краном осуществил сложную операцию по ремонту грунтососа голландской компании

Van Oord, ведущей работу по строительству подводного газопровода.

Перегрузочная техника парокходства использовалась для производства работ по строительству завода СПГ в порту Сабетта (Обская губа).

ТЕХНИКА ММП В ПРОЕКТАХ К 100-ЛЕТИЮ МУРМАНСКА

Сегодня постоянным спросом пользуется плавкран 14/16 грузоподъемностью 16 тонн, который, по словам Александра Жарко, заместителя генерального директора ОАО «ММП», «все время при деле». В прошлом году техника выполняла дноуглубительные работы на причалах министерства обороны, затем - перегрузочные работы в акватории Кольского залива. Сегодня ПК 14/16 задействован в крупномасштабных работах в рыбном порту (ММРП). В настоящее время здесь приступили к осуществлению мегапроекта, реализуемого дочерними компаниями Газпрома, имеющего важное стратегическое значение в масштабах страны, - к строительству базы хранения материалов для снабжения Приразломного и Долгинского нефтяных месторождений в Печорском море. Выбор в пользу этой территории был сделан по итогам исследований аналогичных объектов в Мурманске, Архангельске и Кандалаксе. Территория ММРП оснащена открытыми и закрытыми складскими площадями, возможностью захода судов с иностранным флагом, имеются зоны таможенного и пограничного контроля. В настоящее время в районе угольной базы ведутся дноуглубительные работы для того, чтобы

рыбный порт смог принимать суда большей осадки, большей грузоподъемности.

В рамках подготовки к 100-летию Мурманска правительство Мурманской области осуществляет проект «Арктическая гавань», который позволит создать необходимую инфраструктуру для принятия и обслуживания круизных судов и паромов и оказания качественных и безопасных услуг пассажирским морским транспортом. Проект должен быть завершен к 2015 году. К созданию необходимой береговой инфраструктуры был подключен плавкран СПК 21/35. Техника, имеющая увеличенный вылет стрелы и возможность работы в монтажных режимах, оказалась подходящим средством для строительства гидротехнических сооружений.



Александр Жарко

Не остался без работы и ПК-76 - плавкран грузоподъемностью 100 тонн, имеющий возможность перевозить и хранить на своей палубе груз весом до 200 тонн. Сразу же после планового ремонта кран был отправлен в акваторию портпункта Линахамари для реконструкции военных объектов.

Кстати, в арсенале ММП есть еще и исключительная техника японского производителя HITACHI - плавучий копер. Аналогов плавучему коперу ПК-300 нет на всем Северо-Западе России. Он способен забивать сваи-оболочки и шпунт различных модификаций, используя при этом гидромолот и вибропогружатель.

Не за горами то время, когда на берегах Кольского залива развернется строительство объектов в рамках развития Мурманского транспортного узла. Михаил Степанов, заместитель генерального директора ФКУ «Ространсmodernизация», выступающего госзаказчиком проекта, недавно официально заявил, что строительные работы начнутся до конца этого года. В рамках запланированных работ будет создан центр переработки контейнерных и нефтеналивных грузов, перевалки угля и генеральных грузов, интегрированный в международный транспортный коридор «Север - Юг». Для всего этого потребуются мощные плавучие краны с подготовленными экипажами, способными проводить дноуглубительные работы, строить причалы, осуществлять перегрузку крупногабаритных грузов. И, конечно же, будет востребован сервисный флот Мурманского морского пароходства, который на 100 % готов и способен работать в интересах своих заказчиков.

Ирина ЮСУПОВА.

Фото автора и из архива редакции.

ОБЗОР НОВОСТЕЙ МИРОВОГО И РОССИЙСКОГО СУДОХОДСТВА

Первый квартал 2013 года оказался для многих судовладельцев весьма плачевным. Мировой финансовый кризис больно ударил по тем, кто осуществляет свою деятельность в сфере морских перевозок. Давление на бизнес оказывают низкие фрахтовые ставки, переизбыток судов, высокая стоимость топлива и многое другое. Судя по сводкам информационного морского бюллетеня lloydlist.com, апрель-май не повернул ситуацию вспять.

CHINA Shipping Container Lines (CSCL) - дочерняя компания China Shipping (Group) Company, специализирующаяся на всемирных контейнерных перевозках и оказании связанных с этим услуг, заявила о своих убытках. В отчете компании говорится, что сразу же после трех кварталов прибыли чистый убыток составил порядка 112 млн. долларов. Тем не менее в CSCL говорят, что этот результат лучше, чем потери в прошлом году за аналогичный период, и связывают ны-

ОТЧИТАЛИСЬ О ПОТЕРЯХ

нешние потери с низкими фрахтовыми контейнерными ставками и существенным ограничением внебюджетных доходов.

Терпит убытки и другой крупнейший китайский оператор, контролируемый государством, - Cosco. Убыток в первом квартале 2013 года составил 324 млн. долларов. В отчете компании говорится, что финансовые траты выросли примерно на 66 % в основном из-за высоких процентных расходов за счет эмиссии облигаций и увеличения займов.

Не лучшие времена сегодня у норвежского судовладельца Odffjell, оперирующего химическими танкерами. В мае текущего года компания объявила о своих квартальных убытках в 13 млн. долларов. Собственник основную причину потерь помимо низких фрахтовых ставок усматривает в перегруженности порта. «Заторы и задержки в порту вызывают беспорядок и могут негативно повлиять на нашу работу, - говорится в сообщении компании. - И в этом году мы не предвидим улучшения в своем секторе».

Большее оптимизма у немецких операторов. «Большая судьба всегда рождается в кризис», - сообщил lloydlist.com немецкий судовладелец Бертран Рикмерс. По его словам, рынок в скором времени начнет восстанавливаться, правда, этот процесс будет протекать гораздо медленнее, чем хотелось бы.

Немецкий перевозчик Harpag-Lloyd таким прогнозам только рад. В компании уверены, что худшее уже позади и прогнозируемый перелом скоро должен произойти. Судовладелец объявил о значительном сокращении своих потерь в течение первых трех месяцев работы в этом году (по итогам прошлого года чистый убыток компании составил 128 млн. евро). Выручка за отчетный период уве-

личилась на 3,1 % в годовом исчислении. Но, несмотря на улучшение производственных показателей, председатель правления компании предупредил о тяжелых условиях работы в этом году. «Линейное судоходство 2013 года началось на более высоком уровне, чем в 2012-м. Однако конкуренция остается чрезвычайно сложной задачей. Тарифы на перевозки, начиная с апреля, находятся под ощутимым давлением, особенно на таких направлениях, как Восток - Запад, Латинская Америка», - цитирует источник.

Однако если немецкие банки пока еще продолжают хоть как-то поддерживать крупных игроков, то маленькие компании KG, владеющие одним судном, банкротятся одна за одной. В этом году оказались несостоятельными 200 таких KG, а эксперты предполагают, что их число достигнет 1000. Сегодня ни один банк не готов инвестировать в этот сектор, и акционеры KG не могут ничего с этим поделать.

БУДНИ ФЛОТА

ЛЕДОВЫЕ ОБЪЯТИЯ АРКТИКИ

Теплоход «Юрий Аршеневский» прибыл на остров Большевик и выгрузил на припай свыше 2 тысяч тонн груза.

Карское море встретило теплоход непростыми условиями навигации. Ледовый припай в районе пролива Вилькицкого приходилось преодолевать с помощью двух атомных судов Росатома - «России» и «Вайга-

ча». Торосистость в этих местах достигала 4 баллов из 5 максимальных. Оба ледокола пробивали ледовый канал на 10 - 15 миль вперед и такими небольшими отрезками протаскивали на буксире теплоход. Работу всех судов координировали на берегу. На судне экипажем руководили капитан Владислав Беляев и опытный капитан-наставник Сергей Стрельников, кото-

рый ранее неоднократно совершал рейсы к этим берегам.

Остров Большевик - второй по величине остров архипелага Северная Земля и его южная оконечность. Именно Мурманское морское пароходство уже не первый год осуществляет транспортировку автотехники, строительных материалов, топлива в вахтовый поселок, расположенный на острове.

Планируется, что в конце мая судно вернется в Мурманск для выполнения следующего задания.

На прошедшем годовом общем собрании акционеров Мурманского морского пароходства были подведены итоги работы компании за 2012 год. О ключевых направлениях в работе и достигнутых результатах рассказал в интервью «Арктической звезде» генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» Александр Медведев.

- Александр Михайлович, с какими показателями ОАО «ММП» завершило прошлый 2012 год?

- За 2012 год объем перевезенного груза судами пароходства составил 4,3 млн. тонн. Кроме этого, судами пароходства в тайм-чартере и аренде у иностранных и российских фрахтователей перевезено 95,6 тыс. тонн.

Более чем в два раза увеличился объем доставленных в арктические регионы грузов по государственной программе северного завоза (в 2012 - 307 тыс. тонн, а в 2011-м - 128, 5 тыс. тонн).

Финансовый результат был улучшен на 30 %. По международным требованиям финансовый показатель EBITDA за 2012 год (прибыль до уплаты процентов, налогов, амортизации) составил + 513 млн. рублей.

В 2012 году более чем в два раза увеличены объемы перевалки грузов на рейдовом перегрузочном комплексе (РПК-1), расположенном в акватории Кольского залива. В марте осуществлена перевалка газового конденсата с танкера-челнока на экспортный танкер-транспортник. А в апреле на РПК-1 осуществлена перевалка железнодорожного концентрата с т/х «М. Кутузов» на т/х «Orient Crusader». С мая по декабрь 2012 года через ошвартованный на РПК-1 танкер «Натали» перевалено порядка 100 тысяч тонн дизельного топлива направлением в порты Чукотки, Дудинку и для снабжения МЛСП «Приразломная».

- Как Вы сегодня оцениваете положение Мурманского морского пароходства в отрасли? Какова конкурентоспособность компании?

- Несмотря на усиление конкуренции на рынке перевозок, Мурманское морское пароходство сохраняет свои позиции как одно из ведущих судоходных предприятий на рынке транспортных услуг среди российских судовладельцев. Это подтверждается статистическими данными Госстатистики за 2012 год, а

ММП: ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ



Генеральный директор
ОАО «ММП»
Александр Медведев

именно: доля перевозок грузов флотом ОАО «ММП» в общем объеме перевозок морскими судами под российским флагом в 2012 году составила 22% (для сравнения в 2011 году - 19, 6 %).

Мурманское пароходство продолжает играть ключевую роль в морских перевозках грузов Балтийского и Северо-Атлантического бассейнов Мирового океана и на трассах Северного морского пути.

В целом результаты деятельности пароходства за 2012 год и ряд последних лет соответствовали общим тенденциям развития мирового судоходства.

- По Вашему мнению, что сегодня оказывает негативное влияние на мировой рынок морских транспортно-логистических услуг и как это в целом отражается на деятельности Мурманского морского пароходства?

- Транспортные морские перевозки относятся к сфере постоянного риска, связанного как с безопасностью мореплавания, так и с природой развития фрахтового рынка. Фрахтовый рынок по своей сути является циклическим, напрямую зависит от развития мировой экономики и мировой торговли в частности, его колебания могут достигать существенных величин, оказывая серьезное влияние на размер доходов компании.

Экономические реалии таковы, что в связи с мировым финансовым кризисом существенно снизился поток перевозимых

грузов морским транспортом. Так, в 2011 году объем перевозок составил 6.9 млрд. тонн, а уже в 2012-м - 6.2 млрд. тонн. Многие судоходные компании несут огромные убытки. Сегодня бюджет всех стран мира переведен на жесткую экономию: меньше покупают, меньше продают, меньше перевозят. А вот количество вводимых в эксплуатацию судов существенно возросло. Фрахтовые ставки практически во всех секторах судоходства опустились вниз. Стоимость судов резко обесценилась. Компании разоряются, владельцам приходится продавать нестарые суда за приемлемую цену, нередко просто на металлолом. Экономическую ситуацию усугубляют возросшие цены на топливо, высокие портовые сборы. И если оценивать происходящее объективно, Мурманское морское пароходство сегодня живет не хуже других морских компаний.

- Какие шаги предпринимаются во избежание рыночных рисков?

- Мы подбираем оптимальный баланс между заключением долгосрочных контрактов и использованием возможностей текущего рынка, постоянно анализируем и прогнозируем спрос и предложения тоннажа, фрахтовые ставки на отдельных направлениях перевозок и локальных рынках. Кроме того, эксплуатируем часть собственного флота в тайм-чартере для снижения рисков волатильности ставок фрахта и достижения планируемого уровня доходов. Пароходство осуществляет стратегическое партнерство с крупнейшими грузовладельцами, занимается поиском и привлечением новых фрахтователей, осуществляет страхование судов от потери фрахта.

- Ну, а если глобально, каковы перспективы развития компании в ближайшее время?

- Мы приступили к реализации программы стратегического развития ОАО «Мурманское морское пароходство» до 2015 года, которая направлена на получение положительного финансового результата работы компании, оптимизации

основных фондов, расширения объемов комплексных логистических и фрахтовых операций, а также поэтапного обновления флота. Сегодня пароходство принимает меры, направленные в первую очередь на возможность погасить кредитные обязательства. Компания реализовывает непрофильное имущество, чтобы сконцентрироваться исключительно на морских перевозках и реинвестировать освобожденные средства в новые проекты, в первую очередь, связанные с приобретением судов нового поколения. Текущий год является благодатным для заказа новых судов. Сегодня ведутся переговоры о строительстве новых современных балкеров.

На день проведения годового собрания акционеров ОАО «Мурманское морское пароходство» завершило сделку, связанную с реализацией пакета акций ОАО «Северное речное пароходство», как непрофильного для морской судоходной компании актива: в составе флота Мурманского пароходства отсутствуют суда речного флота и лицензии на этот вид деятельности. Полученные денежные средства от продажи позволят досрочно погасить кредиты, значительно сократить ежегодные расходы, связанные с обслуживанием кредитов. Экономия на процентах в ежегодном исчислении составит 25,6 млн. рублей. В настоящее время исполнительными органами ведется активная работа по реализации других непрофильных активов, таких как пакеты акций и долей в оффшорных и других компаниях, а также ряда административных и производственных зданий.

Как бы тяжело ни складывалась ситуация на рынке морских перевозок, Мурманское морское пароходство с обостренным оптимизмом и уверенностью смотрит в будущее, решает любые задачи по обеспечению перевозки грузов практически в любой порт мира и на трассах Северного морского пути. В первую очередь, в этом заслуга грамотного, преданного своему делу коллектива, его ведущих специалистов, менеджеров и моряков.

Беседовала Ирина ЮСУПОВА.
Фото из архива редакции.

НОВОСТИ КОМПАНИИ



20 мая исполнилось 100 лет ветерану Мурманского морского пароходства Георгию Аверьяновичу Гостеву. Это событие незаурядное не только для Мурманского морского пароходства, но и для города Мурманска.

Георгий Аверьянович родился в Архангельской области 20 мая 1913 года. Свой трудовой путь начал бондарем на заводе «Мурманрыба» в 1931 году. С 1935 по 1937-й служил в Красной Армии. С сентября 1939 по ноябрь 1940 года участвовал в войне с Финляндией. После

ВETERАНУ ММП ИСПОЛНИЛОСЬ 100 ЛЕТ

демобилизации работал в тылу Северного флота.

Жизненный путь Георгия Аверьяновича был непростым. В Великую Отечественную войну он служил радиотелеграфистом на Кандалакшском направлении в артиллерийском полку 26-й армии Карельского фронта. В 1942 году полк был переброшен на Кемское направление. С 1944 года и до конца войны служил на 1-м и 2-м Украинском фронтах в противотанковом 241-м истребительном полку. Участвовал в освобождении Карелии, Брест-Литовска, Эстонии, Житомира, Брно. В боях под Брно был ранен. Награжден орденом Отечественной войны II степени, медалями «За отвагу», «За боевые заслуги» и «За победу над Германией». Закончил войну ефрейтором. Георгию Аверьяновичу пришлось пережить не только тяготы войны, нелегко

приходилось и в период послевоенной разрухи.

В 1961 году поступил на работу в Мурманское морское пароходство на должность кладовщика в службу материально-технического обеспечения. В 1964 году был назначен заведующим складом № 4. В его обязанности входило обеспе-

чение судов пароходства запасными частями. Работал в этой должности вплоть до ухода на пенсию.

В семье выросли двое детей (сын и дочь), три внуки, один правнук и пять правнучек. Дочери и жены давно не стало. Сын с семьей живет в Сибири, а сам Георгий Аверьянович сейчас живет в семье внуки.

Для юбиляра сегодня ни один подарок не будет таким желанным, как трогательные слова, которые добавят ярких красок в его жизнь и помогут продлить ее. Представители Мурманского морского пароходства и Совет ветеранов компании навестили Георгия Аверьяновича, от всей души поздравили его со 100-летним юбилеем и пожелали ему крепкого здоровья, внимания и заботы родных и близких и еще много лет счастливой жизни!

Валентина КАРЕПОВА.
Фото Д. Вильцена.



СОБИРАЕМСЯ

Весь год вы работали не покладая рук, зарабатывали деньги, решали массу повседневных задач, и наконец-то наступил тот радостный момент - не за горами вождельный отпуск. И внутри все переполнилось от предвкушения истинного счастья - скоро можно будет отправиться туда, где теплое ласковое солнышко, бескрайнее синее море, пляж с золотистым песочком. И тут в голове возникают вопросы: куда же поехать, как провести отпуск так, чтобы он надолго остался в памяти, подарил массу впечатлений, чтобы получился необыкновенным и интересным и что немаловажно - бюджетным?

Сегодня существует множество турфирм, готовых предложить туристу свои услуги на разный вкус и кошелек. Но и сам турист, приходя за путевкой, должен четко понимать, чего же он хочет от отдыха. По словам представителей туристических агентств, когда знаешь, чего хочет человек - куда, когда и зачем ему нужно поехать, сколько он готов потратить денег и какие минимальные условия для отдыха ему нужны, подобрать удачный вариант и не ошибиться с выбором гораздо легче.

СЕЗОННОСТЬ

Это один из самых важных критериев поиска подходящего тура. Если вы не хотите, приехав за границу с купальным костюмом и панамкой, попасть в сезон дождей, то вам нужно обратить на это пристальное внимание.

С октября по апрель наступает высокий сезон в странах Юго-Восточной Азии (Таиланд, Вьетнам, Бали, Гоа, Шри-Ланка, Китай, Филиппины). В последние годы зимой у мурманчан пользуется спросом отдых в Объединенных Арабских Эмиратах (ОАЭ), который, правда, не отличается своей дешевизной. Летом здесь очень жарко: температура воздуха может достигать + 50 градусов, зато в зимние месяцы самое то. Самые популярные среди наших туристов города ОАЭ - Дубай и Шарджа. Последний выбирают для более спокойного отдыха, к тому же там можно найти относительно недорогие отели.

В апреле, в период межсезонья, как его называют туроператоры, можно слетать в Турцию, Египет или Таиланд.

В летний сезон открываются Турция, Кипр и практически вся Европа - Греция, Испания, Италия, Франция, Болгария и др. Можно поехать и в Таиланд - универсальное недорогое направление, хорошо посещаемое туристами и в летние месяцы. Сейчас очень популярно проводить на тайских курортах свадебные церемо-

нии. Красочные торжества осуществляются с участием буддийских монахов, с песнопениями и чтением мантр.

Продолжает держать лидерство Египет. Туры в эту южную страну продаются практически круглый год, благодаря погодным условиям. Исключение составляют лишь июль-август, когда здесь очень высокая температура воздуха, тяжело переносимая северянами.

КТО КУДА, А МЫ НА КАРНАВАЛ!

Достаточно молодое и чрезвычайно интересное направление - событийный туризм. Этот вид отдыха приурочен к какому-либо культурному событию в стране: будь то фестивали, карнавалы, национальные праздники, спортивные события, концерты, кинофестивали, аукционы и конкурсы.

На первом месте по посещаемости стоят карнавалы - яркие, громкие, многоцветные, дающие море эмоций и позитивного настроения как минимум на год вперед. И, конечно же, это Бразилия со своим роскошным и дорогим карнавалом в Рио-де-Жанейро. Он проводится ежегодно за сорок дней до католической Пасхи и отмечает начало Великого Поста. Как правило, это происходит в феврале, в самый разгар бразильского лета.

Не менее запоминающимся будет посещение карнавала в Венеции. Его главные атрибуты - средневековые костюмы. Последний день карнавала - это Жирный вторник, после которого, так же как и в Бразилии, начинается Великий пост. Каждый год на Венецианский карнавал приезжает более полумиллиона туристов со всего мира. Поучаствовать в этом шоу может любой, у кого есть костюм и маска.

Ну а для любителей пива настоящее раздолье - немецкий Октоберфест. Октоберфест - это фестиваль пива, который ежегодно проходит в Мюнхене. В конце сентября на центральной площади города устанавливают 14 больших пивных шатров, где известные

немецкие пивовары выставляют свою продукцию. Здесь же на празднике можно увидеть феерические шоу-программы, костюмированное шествие, аттракционы, услышать колоритный местный фольклор. Веселое народное гуляние длится в Мюнхене более двух недель.

Каждый год в Голландию приезжает множество туристов, чтобы побывать на уникальной в своем роде цветочной выставке. Эти выставки приурочены ко времени цветения тюльпанов (апрель - май), хотя в это время днем немного прохлад-

но, спасает солнце. Этот период еще наименее дождливый.

ПАРОМЫ

Одним из популярных видов транспорта среди туристов стали паромы. Паромные туры - это разновидность морских круизов, они осуществляются на многопалубных морских судах, принимающих на борт несколько тысяч туристов. Здесь имеются комфортабельные каюты различной категории: от недорогих класса В и Е (без иллюминаторов), класса А с видом на море до шикарных с мини-баром, ЖК-телевизором, мягкой мебелью и завтраком, входящим в стоимость. Паромы предназначены не только для перевозок, но и для увеселительного отдыха: здесь есть бары, кафе, рестораны, ночные клубы, детские игровые комнаты с услугами няни, магазины, спа-салоны и многое другое.

В России организованы паромные круизы, осуществляемые между Санкт-Петербургом и странами Балтики. Так, к примеру, турфирма «Нева» (официальный представитель в Мурманске - турагентство «Вокруг света») предлагает билеты на паромы из России в Финляндию, Эстонию и Швецию, из Финляндии, Эстонии и Латвии в Швецию, из Финляндии в Германию и Эстонию, а также из Норвегии в Данию, Швецию и Германию. Как правило, паромные круизы длятся от 2-5 дней. За это время можно не только побывать в двух-трех европейских столицах, совершить экскурсии по достопримечательностям, но и, если не устанете, насладиться ночной жизнью на пароме.

Самое интересное, что цены на такие путешествия нельзя назвать запредельными: приблизительная стоимость круиза Санкт-Петербург - Хельсинки - Санкт-Петербург на пароме «Princess Maria» от 1300 руб. с человека, круиза Санкт-Петербург - Хельсинки - Стокгольм - Таллин - Санкт-Петербург (продолжительностью 5 дней) на пароме «Princess Anastasia» - от 3350 руб.



Календарь заездов с учетом периода высокого комфорта отдыха

Страна	Сезонность	Виза
Абхазия	середина мая - октябрь	нет
Австралия	ноябрь - январь	нужна
Андорра (горы)	январь - декабрь (горные лыжи)	нужна
Багамские острова	круглогодично	нужна
Бразилия	июнь - сентябрь	нужна
Бразилия	Амазония (декабрь - апрель)	нужна
Великобритания	апрель - сентябрь	нужна
Венгрия	июнь - август	нужна
Венгрия (лечение)	круглогодично	нужна
Вьетнам	север (май-июнь, сентябрь - октябрь)	нужна
	юг (декабрь - апрель)	нужна
Германия	апрель - сентябрь	нужна
Греция	май - октябрь	нужна
Доминикана	август	нет
Египет	круглогодично	нет
Израиль	апрель - октябрь	нет
Израиль (лечение)	круглогодично	нет
Индия	октябрь - март	нужна
Индонезия	март - сентябрь	нужна
Испания	май - сентябрь	нужна
Италия	май - октябрь	нужна
Камбоджа	июнь - октябрь	нужна
Кипр	апрель - октябрь	нужна
Китай	север (май - октябрь)	нужна
	юг (ноябрь - декабрь)	нужна
Мальдивы	круглогодично	нет
Мексика	ноябрь - апрель	нужна
ОАЭ	круглогодично	нужна
Сейшелы	май, октябрь - декабрь	нет
Таиланд	ноябрь - март	до 30 дней нет
Тибет	июнь - сентябрь	нужна
Тунис	май - ноябрь	нет
Турция	май - сентябрь	нет
Франция	июль - август	нужна
Хорватия	май - сентябрь	нет
Черногория	июнь - середина сентября	нет
Чехия	май - октябрь	нужна
Швейцария	январь - февраль (горные лыжи)	нужна
Шри-Ланка	январь - апрель	нет
Япония	март - апрель, октябрь - ноябрь	нужна

ПОЧЕТНЫЙ РАДИСТ

Анатолий Руденко, помощник капитана по радиоэлектронике теплохода «Клавдия Еланская», в этом месяце был отмечен ведомственной наградой. В торжественной обстановке нагрудный знак «Почетный радист» и удостоверение ему вручил генеральный директор компании Александр Медведев.

Нагрудный знак «Почетный радист» вручается за выдающиеся заслуги в области развития радио и многолетний добросовестный труд.

Анатолий Николаевич работает в пароходстве 32 года. В 1981 году молодой радиотехник поступил на работу в ММП сразу же после окончания Ленинградского мореход-

ного училища. Спустя несколько лет окончил ЛВМУ им адмирала С.О. Макарова по специальности «радиосвязь и электронавигация морского флота».

Много лет Анатолий Руденко обеспечивал бесперебойную и устойчивую радиосвязь в любых условиях плавания на судах пароходства. Он работал радиооператором на теплоходах «И. Сусанин», «Е. Пугачев», «Норильск», на ледоколе «Красин», начальником радиостанции - на т/х «Тикси», т/х «Кола», помощником капитана по радиоэлектронике на т/х «Ю. Долгорукий», т/х «Ю. Аршеневский». С 2000 года Руденко трудится на «К. Еланской».



Слева направо: А. Медведев, А. Руденко, А. Баруев

В ОТПУСК

с человека. Это без питания. Цена поездки зависит от количества людей, которые едут вместе: чем больше, тем дешевле.

ОФОРМЛЕНИЕ ВИЗЫ

Визу в страну, где она требуется, можно оформить самостоятельно. В Мурманске работают визовые центры, не так давно консульства эту задачу с себя сняли.

В сезон отпусков работа в визовых центрах кипит. В эти майские праздники из-за наплыва населения центры не справлялись со своей задачей своевременно: вместо двух недель готовности финской визы, сроки были продлены на месяц, норвежской, вместо 5-7 дней, до двух недель. Многие люди, не позаботившиеся заранее о получении визы, не смогли выехать за границу.

Поэтому, если вы хотите сэкономить свое время и нервы, доверьте эту процедуру турфирме, которая ежедневно занимается этой работой. Здесь же вам подскажут, какую визу лучше всего заказать.

Если вы, к примеру, собираетесь в автобусный тур по Европе через Финляндию, вам не нужно делать визы всех стран, где вы планируете побывать, а достаточно будет заказать финский шенген. Шенгенская виза дает право на переме-

щение по территории нескольких стран в рамках одной поездки. Главное правило - необходимо потом чаще бывать в той стране, чью визу вы открыли.

Есть ряд стран, куда виза не нужна - это Турция, Египет, Хорватия, Черногория, Тунис, Марокко, Таиланд, Мальдивская республика, Доминиканская республика, Куба, Малайзия.

БЕЗОПАСНОСТЬ

В последнее время очень остро встал вопрос: как обеспечить себе юридическую безопасность при покупке тура у турфирмы?

В данный момент на туристическом рынке действуют две организации (турфирмы): туроператоры и турагенты. Туроператоры - это субъекты, которые непосредственно формируют туристический продукт: составляют маршрут поездки, бронируют и оплачивают отели, трансферы, перелеты, экскурсии и т.д. Турагентства - это те, кто реализует туры операторов, то есть компания-посредник, продающая чужие туры.

Предел ответственности турагента перед своим клиентом - это предоставление своевременной информации об услуге, объяснение туристу его прав и обязанностей и полное перечисление

туроператору средств, полученных от туриста.

Как же защитить себя от недобросовестных турфирм? Прежде всего нужно помнить золотое правило - незнание закона не освобождает от ответственности. И лучше всего каждому туристу перед покупкой тура и поездкой в другую страну хорошо изучить российское законодательство (эту сферу регулируют как минимум два закона - «Об основах туристской деятельности в РФ» и «О защите прав потребителей»). По крайней мере, необходимо хотя бы понимать права и обязанности всех сторон. Немаловажно работать уже с хорошо зарекомендовавшими себя на рынке туроператорами, не запятнавшими свою репутацию. Тур-агентства, как правило, работают с несколькими туроператорами, поэтому, покупая тур, обратите внимание на то, какой туроператор предлагает данный пакет услуг.

Не забудьте про договор! Нужно тщательно просмотреть все пункты договора и заранее внести свои условия, которые вы бы хотели видеть в нем. И помните: в офисе туристической компании либо в аэропорту у стойки туроператора вам обязаны выдать пакет документов (авиабилет, страховку, ваучер на проживание, питание и трансфер, памятку о стране проживания) не позднее 3 дней до вылета.

Есть еще один важный момент, который должен понимать каждый турист: туроператор для дешевизны тура выкупает чартерные рейсы. Чартер - это рейс

вне расписания. И авиакомпании оставляют за собой право изменить полетные данные чартеров, о чем они предупреждают заранее. Поэтому нужно быть всегда готовым к тому, что ваш рейс могут задержать, и вы не улетите вовремя. И если вы собираетесь в отпуск с ребенком и вылет у вас из Москвы, Санкт-Петербурга, лучше всего позаботиться заранее о гостинице.

ЭКОНОМИМ БЮДЖЕТ

И в заключение несколько слов о скидках и экономии вашего семейного бюджета. Практически во всех туристических компаниях существуют акции раннего бронирования - это бронирование тура задолго до предполагаемой даты отпуска. Начинаются они, как правило, с февраля и действуют по март (дату окончания лучше уточнять у туроператора): в это время стоимость путевки снижается в среднем на 30 %.

Многие туристы уже давно осознали выгоду этого мероприятия. Ближе к сезону цены на путевки поползут вверх: увеличится топливный сбор и, как следствие, цены на авиаперелеты, взлетят цены на проживание в отеле и т.д. А купив тур в феврале, вы можете уже не беспокоиться о повышении цены.

Ирина ЮСУПОВА.

Автор благодарит за помощь в подготовке материала Шамси Магомедову, исполнительного директора туристической компании «Вокруг света».

Путевые советы от турагентства «Вокруг света»:

1. Начинайте планировать путешествие с места проживания. Если собираетесь жить в отеле, почитайте в отзывах все положительное и отрицательное, что говорят бывшие постояльцы. Уточните, какой тип питания (бывает, что предлагается только завтрак) и тип размещения предоставляется конкретной гостиницей.
2. Определите средство передвижения. Что для вас важнее: путешествие или отдых?
3. Чтобы отдых прошел веселее, попробуйте решить для себя, чем бы вы хотели заняться. Это может быть как то, чего вы еще никогда

не делали, так и простой культурный досуг.

4. Важно правильно собрать чемоданы. Берите одежду по сезону. На случай внезапных перепадов температур возьмите только 2-3 дополнительные

вещи - не перегружайте ваш багаж.

5. Накануне поездки составьте список необходимого минимума лекарств, тщательно упакуйте все и всегда имейте под рукой самое необходимое.



Это лишь некоторые моменты из всего списка. На самом деле, главное - в приятной суете подготовки быть внимательным, не стесняться уточнять все детали вашего путешествия и предусмотреть все возможные ситуации. И тогда ваше путешествие будет именно таким, о каком вы мечтали!

Адрес: 183038, г. Мурманск, ул. Челюскинцев, д. 21А
 ☎ 753-001, 453-452
 e-mail: info@nordmor.ru
 www.nevatravel.ru
 Пн-Пт с 10:00 до 19:00
 Сб с 11:00 до 18:00
 Вс с 12:00 до 17:00

NI
 ТУРФИРМА
Нева
 20 лет с Вами!



Прямые перелеты из МУРМАНСКА: ЕГИПЕТ ТУРЦИЯ ИСПАНИЯ

ВСЕ ТУРЫ
 можно приобрести в кредит с предоплатой всего 1% в месяц

ШЕНГЕНСКИЕ МУЛЬТИВИЗЫ, СТРАХОВКИ, "ЗЕЛЕННЫЕ КАРТЫ", ЗАГРАНПАСПОРТА

Вокруг света
 ТУРИСТИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ

НОВОСТИ КОМПАНИИ

ПОПЕЧИТЕЛЬСКИЙ СОВЕТ

В подшефном ММП детском доме № 5 состоялось очередное собрание попечительского совета (ПС). На собрании прозвучал отчет о проделанной работе ПС за текущий год. Администрация детского дома озвучила мероприятия, которые были проведены в детском доме за отчетный период, а также ознакомила с перспективным планом работ на второе полугодие 2013 года.

В рамках мероприятия произошло переизбрание нового состава совета. Неизменным остался его руководитель - Михаил Орешета, директор центра гражданского и патриотического воспитания молодежи. От Мурманского морского пароходства большинством голосов в состав ПС вошли новые представители - Александр Баруев, начальник управления трудовыми ресурсами, и Ирина Юсупова, начальник пресс-службы.

ДО СВИДАНИЯ, ШКОЛА!

25 мая в школе № 53 прозвучал последний звонок. Выпускники 11-х классов выступили перед собравшимися в актовом зале родителями и учителями и поблагодарили педагогов за годы учебы и подаренные им знания.

Яркие платья, букеты цветов и подарки украсили праздничный концерт. Торжественную программу открыла директор школы Любовь Медведева, которая приветствовала выпускников добрыми и ободряющими словами. Напутственные слова ребятам произнес гость праздника - директор департамента безопасности мореплавания Мурманского пароходства Александр Прокофьев.

Для ребят-старшеклассников это был по-настоящему волнительный день. Много теплых слов сказали они о годах, проведенных в стенах родной школы, вспомни-



ли радостные и порой смешные случаи, произошедшие с ними. Теперь для них наступает сложный этап вступления в новую взрослую жизнь и им предстоит множество серьезных испытаний, но свои школьные годы они не забудут никогда!

Материалы подготовила Ирина ЮСУПОВА. Фото И. Юсуповой.

КОВАРСТВО «ГОЛУБОЙ КРАСАВИЦЫ»

5 января 1956 года дизель-электроход «Обь» Мурманского морского пароходства первым из советских судов прибыл к берегам Антарктиды, и эта дата считается началом научных исследований Россией южного материка. «Обь» имела усиленный ледовый класс и была приспособлена для самостоятельного плавания во льдах. С тех пор «Обь» ежегодно совершала экспедиционные рейсы к берегам Антарктиды. Вернувшись из последнего, 19 антарктического рейса, «Обь» передала вымпел флагмана антарктических плаваний вновь построенному для ААНИИ дизель-электроходу «Михаил Сомов».

18-Й АНТАРКТИЧЕСКИЙ. НАЧАЛО

Особенно трудным оказался для наших моряков 18-й антарктический рейс. Многолетние льды, скопления айсбергов, штормовые ветры не позволили дизель-электроходу подойти к берегу. Попытались пробиться к станции Ленинградская. Но коварная «голубая красавица» (так назвал Антарктику американский исследователь Ричард Бэрд) сделала все, чтобы не пустить судно к своим берегам. «Обь», увлекаемая льдами, все больше удалялась от нее и застревала. Не помогли ни кренование, ни реверсивные форсирования хода, ни заводка ледовых якорей. Экипаж кирками, пешнями и ломом пытался скалывать вокруг судна ледовые тиски. Расстояние между станцией и судном увеличивалось. Подошедшие вплотную льдины заклинили руль, деформировали несколько шпангоутов. 23 апреля 1973 года начался дрейф «Оби». Судно оказалось во власти льдов, ветров и течений. В любой момент его могло раздавить льдами. Надо было готовиться к любым последствиям дрейфа в условиях антарктической зимы и наступающей полярной ночи.

КАПИТАН

В том рейсе особо проявились все профессиональные качества капитана «Оби» Сергея Волкова. На борту судна находились 135 ученых и более 60 членов экипажа. Ответственность за их судьбы лежала на капитане. Незамедлительно в своей каюте капитан собрал старший состав. Обсуждался вопрос о подготовке экипажа к экстренному выходу на лед в случае гибели судна. Для организации лагеря на льду необходимо было как минимум на десять дней обеспечить всех пассажиров и экипаж разборными домиками, палатками, продовольствием, радиостанцией, теплой одеждой.

Волков, как никто другой, осознавал сложность положения. Он был сдержан, деловит и... никакой растерянности. Капитан, как мог, подбадривал подчиненных, почти не покидал мостик.

Сергей Иванович поручил своему дублеру Сергею Смирнову срочно распределить обязанности между участниками дрейфа. В детальном плане дублера написано было все: кто займется изготовлением саней-волокуш, кто станет делать соляровые печи для обогрева, кто выгружает разборные домики, палатки и устанавливает их на льду и т.д. Завпрод Борис Дмитриевич Фролов занялся подготовкой мешков с неприкосновенным запасом продуктов для каждого члена экипажа. Сколько продлится ледовый дрейф в этом неизученном районе Южного океа-

на и как он закончится - судить было трудно. Дизель-электроход подвергался воздействию частых циклонов ураганной силы, корпус стонал и трещал от многочисленных сжатий, значительная часть его, особенно в районе трюма №2, была деформирована, некоторые шпангоуты были разрушены. Над судном нависла смертельная опасность. Экипаж, напрягая все силы, боролся за живучесть корабля. Беспокоило и то, что станцию Ленинградская не успели снабдить продовольствием и топливом, кроме того, не успели сменить полярников. Приняли решение сделать это самолетом, т.к. вертолет Ми-8 не был исправен. Возникла необходимость построить взлетно-посадочную полосу.

Полярная осень переходила в зиму. 3 мая температура понизилась до - 32 градусов. Несколько суток моряки на пронизывающем ветру и обжигающем морозе разбирали торосы, срубали торчащие обломки льда, расчищали с площадки снег. С помощью взрывов очищали ото льда корму судна. Гребной винт и рулевое устройство были под угрозой.

4 мая только за одни сутки «Обь» дрейфовала на север на 13 миль, а расстояние между судном и Ленинградской составило 305 км. И все же до 10 мая удалось с помощью самолета и отремонтированного вертолета сменить полностью состав 17-й советской антарктической экспедиции.

ДРЕЙФ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Результаты авиаразведки были неутешительны: на сотни километров вокруг судна десятибалльный, сжатый лед. Мороз все крепчал. В Москве была создана комиссия по оказанию помощи дрейфующему судну. В район дрейфа направили дизель-электроход «Наварин» для переброски на него людей.

Через некоторое время обнаружилось, что на судне стали замерзать танки двойного дна, что грозило затоплением некоторых отсеков. Воду из большинства танков успели откачать, но в одном из них образовалась течь, через которую поступала забортная вода. Топорами и кирками несколько дней моряки вырубали лед из каждой шпации, пока не обнаружили и не устранили пробойну. 20 мая в 60 метрах за кормой прошла трещина, появились разводы, но двинуться «Обь» не могла. А вот взлетно-посадочная полоса оторвалась и уплыла. И вновь экипаж начал сооружать полосу для самолета, чтобы подготовиться к приходу «Наварина». 30 мая «Наварин» подошел к кромке антарктических льдов. Расстояние между судами превышало 500 километров.

В ночь с 3 на 4 июня экипаж «Оби» не спал. К ночи задул ураганный ветер, скорость его превышала 40 метров в секунду. Началась интенсивная подвижка льда и сильное сжатие. Со скрежетом, треском и шумом льдины ползли одна на другую. Вал торосов высотой пять-семь метров вплотную подошел к левому борту «Оби». Судно начало выжимать на лед, крен увеличился до 6 с половиной градусов. Давление на корпус стало критическим. Льдами заклинило руль, повредило шпангоуты, деформировалась обшивка корпуса, разломало взлетную площадку. Это было самое жесткое сжатие за весь период дрейфа. Еще бы небольшое напряжение, и пришлось бы объявлять тревогу. Но «Обь» и люди устояли. 5 июня ветер немного ослаб.

ВОЗДУШНЫЙ МОСТ

Начали готовить людей к эвакуации на «Наварин». Первыми решено было отпустить женщин и полярников.

Все знали, что «Обь» в опасности, но моряки не хотели покидать судно. Старший моторист Георгий Миминошвили, когда ему предложили готовиться к эвакуации, всерьез обиделся: «Разве я плохой моторист? Я 14 лет плаваю на этом судне. Мой дом не в Поти, где живут мои дети и жена. Мой дом здесь на «Оби». И остался.

10 июня началась переправка женщин и полярников на «Наварин», находившийся в 300 километрах от «Оби». Эту операцию моряки называли «Воздушный мост». Расстояние по прямой между судами составляло 240 километров. Авиаторы самолета и вертолета испытали тогда все прелести антарктической погоды: ветер в порывах достигал 22 метров в секунду, плохая видимость, сильная метель, да и взлетную полосу у «Наварина» могло взломать в любую минуту. Но, несмотря на погоду, операция была закончена. На борту «Оби» осталось 73 человека, из них 50 моряков, остальные авиаторы и ученые.

РАБОТА В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ

«Обь», зажатая тяжелыми льдами, продолжала дрейфовать вместе с ледяными полями. Антарктическая зима полностью вступила в свои права, морозы достигали - 30 градусов, солнце вставало над горизонтом на 3 часа 10 минут.

В условиях штормов и нулевой видимости для определения координат нахождения судна Сергей Волков освоил теодолит. Только специалисты смогут понять, насколько это сложная наука.

В этом году исполнилось 40 лет со дня героического дрейфа дизель-электрохода «Обь» Мурманского морского пароходства в тяжелых льдах Антарктиды. Дрейф начался 23 апреля 1973 года и завершился только 22 июля того же года.

Несмотря на жестокие морозы и ветры, едва лишь в разрыве облаков появлялись небесные светила, прихватив с собой треногу, теодолит, секундомер и фонарик для подсветки для записи, капитан и один из штурманов спускались на лед и в нескольких метрах от судна проводили наблюдения. Затем с помощью звездного глобуса и таблиц вычисляли координаты местонахождения судна. Волков отличался исключительным трудолюбием, что всегда выделяло его среди сослуживцев, для которых его авторитет был непререкаем.

Ученые занимались обследованием ледового массива, следили за передвижением айсбергов и за погодой. Каждые 4 часа эхолотом измеряли глубины океана, исследовали «поведение» корпуса судна при сжатиях. Как показали наблюдения, на отдельных участках корпуса напряжение достигало до 2800 килограмм на квадратный сантиметр, в то время как допустимая нагрузка - 3500.

В последние дни июня в районе дрейфа вновь свирепствовали штормовые ветры и метели. Недалеко от судна появилось еще пять айсбергов. Ближайший из них находился в пяти кабельтовых от неподвижного судна, что беспокоило моряков и ученых.

3 июля астрономические наблюдения показали, что изменилось направление и судно дрейфует на юго-восток, что таило новые опасности. Судно вместе с ледовым полем несло в сторону подводной банки, на которой могли оказаться айсберги. А несколько юго-восточнее банки - скалистые острова Баллени. Частые метели заносили судно снегом, и ежедневно десятки моряков очищали палубу от многотонных снеговых заносов. Со всех сторон судно окружили айсберги. В радиусе 15 миль их было зарегистрировано шестьдесят. Многие были видны невооруженным глазом. Расстояние между «Обью» и островом Янг сократилось до 70 миль. Корпус судна непрерывно вздрагивал, откликаясь на толчки ледяных полей. Подходил к концу третий месяц ледового плена.

БЛАГОПОЛУЧНЫЙ КОНЕЦ

День 22 июля стал самым радостным для всех находившихся на борту электрохода. В 9.50 утра по судовому времени «Обь» освободилась от ледового сжатия и получила возможность самостоятельно двигаться.

Преодолев 90-дневный дрейф, жестокие штормы и ураганы, «Обь» вернулась на Родину. Капитан ждал оценки своей деятельности в столь сложном рейсе. Он знал, что есть люди, пытающиеся обвинить его в профессиональной ошибке, в результате которой судно оказалось в ледовом плену. Но специалисты и члены экипажа, пережившие трудности дрейфа, высоко оценили его профессионализм. В том рейсе «Обью» была достигнута самая южная в плавании точка - 77 градусов 5 минут 5 секунд южной широты, 158 градусов 24 минуты западной долготы. Моряки и судно с честью вышли из этого сурового испытания. Во время дрейфа был проведен целый комплекс уникальных исследований в неизученном районе Антарктиды.

За спасение судна, мужество и отвагу двенадцать членов экипажа «Оби» были награждены орденами и медалями. Капитаном ордена Ленина стал капитан Волков.

Три месяца постоянного напряжения, борьбы за спасение судна и людей, не могли не сказаться на его здоровье. После возвращения из рейса он впервые попал в больницу. Врачи констатировали аритмию сердца.

ТРАГИЧЕСКАЯ СУДЬБА КАПИТАНА И СУДНА

Позже «Обь» совершала рейсы в Арктику, в Канаду. В 1980 году судно было выведено из эксплуатации и продано министерству геологии. «Обь» использовалась на острове Колгуев как общежитие для нефтяников. Волков не мог смириться с таким решением. Предложили должность в министерстве морского флота, и он согласился.

Как известно, пережитые стрессы жизнь не удлиняют. И 19 сентября 1983 года Волков не стало. Ему тогда исполнилось всего 50 лет.

Недолгой оказалась жизнь этого яркого, горячо преданного морю, необычайно честного и доброго человека. Но за короткое время пребывания на земле он успел оставить память о себе в истории отечественного мореплавания. Так же трагично завершилась судьба его «Обушки», разбитой штормом и брошенной в губе Ременка вблизи селения Бугрино.

Валентина КАРЕПОВА.

Спасибо за Победу!

7 мая в ДК им. С.М. Кирова был организован вечер для ветеранов Мурманского морского пароходства, посвященный Дню Великой Победы.



КОНКУРС ЧТЕЦОВ

А накануне, 9 мая, в музее истории Мурманского морского пароходства состоялся конкурс чтецов - «Расскажи мне про войну». Учащиеся 3-х и 4-х классов гимназии № 4 в честь великого праздника прочитали стихи о войне. В состав жюри вошли ветераны Мурманского морского пароходства - Борис Купоросов, председатель Совета ветеранов ММП, Борис Хлебников, капитан, участник полярных конвоев, Валерий Шестопалов, капитан, почетный полярник, Альфред Сарнадский, в прошлом

моряк ММП, участник антарктических рейсов на д/з «Обь». Из молодого поколения в жюри вошел ведущий специалист департамента эксплуатации береговых объектов и вспомогательного флота Павел Стетуха.

По итогам конкурса жюри отобрало лучших чтецов. Ими стали Писковацкий Макарь, 4а класс - 1-е место, Горшнева Настя, 3а класс - 2-е место, и Могила Аня, 3а класс - 3-е место. Победители были награждены кубками и дипломами. Мероприятие завершилось дружным чаепитием.

СТРОЙНЫМ ШАГОМ НА ПАРАД

Коллектив Мурманского морского пароходства принял участие в праздничном параде, посвященном 68-й годовщине разгрома немецко-фашистских войск. Воодушевленные солнечной погодой и в хорошем настроении работники пароходства, возглавляемые генеральным директором Александром Медведевым, прошли в праздничной

колонне от площади Пять Углов до мемориала Защитников Заполярья и возложили цветы у Вечного огня.

В военно-исторической части парада были задействованы почти 600 военнослужащих и 23 единицы военной техники. Командовал эшелонами Герой России и начальник береговых войск Северного флота Андрей Гушин, принимал парад командующий Северным флотом адмирал Владимир Королев.





Поздравляем вас, коллеги!

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

Сибиленко Николай Павлович - боцман «СПК-21/35»;

Косенко Василий Федорович - электромонтер 4-го разряда службы энергетики и метрологии;

Сердюк Николай Алексеевич - электрик 1-го класса - моторист 2-го класса теплохода «Виктор Ткачев»;

Леонтьев Владимир Николаевич - электрик 1-го класса - моторист 2-го класса теплохода «Заполярье»;

Щелкунов Александр Анатольевич - капитан теплохода «Иван Папанин»;

Костин Николай Анатольевич - 2-й механик теплохода «Поморье»;

Парфенов Николай Александрович - повар 2-й категории транспортного резерва плавсостава;

Асмолов Дмитрий Анатольевич - инженер 1-й категории отдела загрузки флота;

Бабина Андрей Леонидович - матрос 1-го класса танкера «Натали»;

Вакуленко Игорь Николаевич - моторист 1-го класса - матрос теплохода «Иван Папанин»;

Ляпунов Иван Николаевич - матрос 1-го класса танкера «Натали»;

Дмитриев Антон Георгиевич - капитан транспортного резерва плавсостава;

Малая Наталия Ивановна - уборщик служебных помещений группы хозяйственного обслуживания зданий управления;

Багрей Юрий Иванович - старший моторист - электрогазосварщик теплохода «Капитан Свиридов»;

Роговая Елена Николаевна - буфетчик теплохода «Иван Папанин»;

Семенов Максим Вячеславович - 2-й механик теплохода «Грумант».

Вам, родившимся в мае 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!

Со 100-летием

Гостева Георгия Аверьяновича - ветерана Великой Отечественной войны, ветерана пароходства, заведующего складом СМТС, награжденного орденом Великой Отечественной войны 2-й степени, медалями: «За отвагу», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией», «За доблестный труд», проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 20 лет.

С 90-летием

Павлюкович Марию Яковлевну - коменданта общежития, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 2 года.

С 85-летием

Бендик Галину Гавриловну - ветерана труда, дворника пароходства, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 17 лет.

Матюничева Николая Никитича - ветерана труда, почетного работника морского флота, первого помощника капитана судов пароходства, награжденного двумя орденами «Знак Почета», проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 33 года.

С 80-летием

Баранова Сергея Ивановича - ветерана труда, матроса плавсостава, награжденного медалью «300 лет Российскому флоту», проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 41 год.

Чуйкину Маю Петровну - ветерана труда, дежурную общежития, проживающую в г. Пскове. Стаж ее работы в пароходстве - 23 года.

С 75-летием

Галкина Валерия Николаевича - почетного полярника, ветерана труда, капитана транспортных судов пароходства, награжденного орденом «Знак Почета», проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 38 лет.

Герцева Егора Дмитриевича - ветерана труда, мастера автобазы, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 18 лет.

Гончаренко Нелли Николаевну - ветерана труда, воспитателя детского сада, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 21 год.

Гребельного Венедикта Ивановича - почетного работника морского флота,

старшего электромеханика плавсостава, проживающего в г. Бресте Республики Беларусь. Стаж его работы в пароходстве - 42 года.

Карташова Александра Ефимовича - ветерана труда, 2-го механика плавсостава, проживающего в Республике Адыгея. Стаж его работы в пароходстве - 26 лет.

Орлову Тамару Михайловну - ветерана труда, воспитателя детского сада № 61, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 28 лет.

Пшеничного Виталия Ивановича - почетного работника морского флота, почетного полярника, капитана транспортных судов, награжденного орденом Трудового Красного Знамени, медалями, проживающего в Краснодарском крае. Стаж его работы в пароходстве - 36 лет.

Полывинную Валентину Михайловну - ветерана труда, водителя автобазы, проживающую в г. Санкт-Петербурге. Стаж ее работы в пароходстве - 26 лет.

Удальцова Виталия Константиновича - ветерана труда, техника-дозиметриста, награжденного медалями «За до-

блестный труд», «300 лет Российскому флоту», проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 31 год.

Шошина Геннадия Павловича - электрика плавсостава, проживающего в г. Воронеже. Стаж его работы в пароходстве - 20 лет.

Федотову Галину Георгиевну - уборщицу мореходной школы, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 23 года.

Шарапову Елену Ивановну - ветерана труда, заведующую детским садом, проживающую в г. Азове Ростовской области. Стаж ее работы в пароходстве - 29 лет.

Шеромову Градиславу Алексеевну - ветерана труда, старшую горничную гостиницы «Моряк», проживающую в Курской области. Стаж ее работы в пароходстве - 31 год.

С 70-летием

Свидерскую Ромуальду Викторовну - ветерана пароходства, оператора теплового пункта, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 29 лет.

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



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.

8 мая на 74-м году в г. Санкт-Петербурге ушел из жизни почетный полярник, ветеран пароходства, известный арктический капитан **Александр Михайлович Доброслов**, награжденный медалями «Ветеран труда» и «300 лет Российскому флоту». Александр Михайлович посвятил свою жизнь служению морю и флоту, воспитал не одно поколение моряков. Сегодня его ученики, управ-

ляя морскими судами, трудятся на всех широтах Мирового океана. Стаж его работы в пароходстве - 41 год.

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



ВНИМАНИЮ ОТПУСКНИКОВ!

Продолжается подписка на второе полугодие 2013 года на газету



Подписаться на газету
МОЖНО

ВО ВСЕХ ОТДЕЛЕНИЯХ ПОЧТОВОЙ
СВЯЗИ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

**ДОСТАВКА ГАЗЕТЫ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ
В ЛЮБОЙ НАСЕЛЕННЫЙ ПУНКТ
МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ**

Адрес редакции:

г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15 (2 этаж, каб. 209).
Справки по тел.: +7(8152) 48-10-18, e-mail: press@msco.ru