



Палатка во льдах Арктики

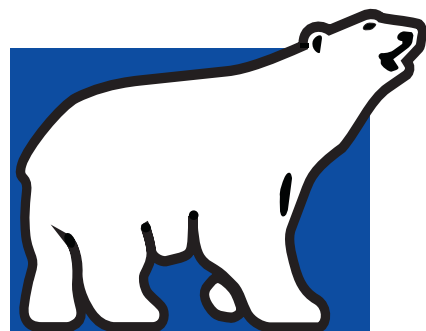
16 июня - 5 октября - 85 лет (1928) назад советский ледокол «Красин» совершил исторический рейс по спасению высокоширотной итальянской экспедиции к Северному полюсу под руководством Умберто Нобиле на дирижабле «Италия».

→ Стр. 6

«Граница окнами на полюс»

Так назвала свой сборник стихов и прозы Марина Чистоногова. Выпуск книги был приурочен ко Дню пограничных войск, и ее презентация состоялась накануне этого праздника в областной научной библиотеке.

→ Стр. 5



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 6
(7658)

24 июня
2013



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Состояние и прогнозы



В ближайшие год-полтора перспективы мирового судоходства будут оставаться нерадужными. Эксперты отрасли и журналисты не устают обсуждать фрахтовый рынок, беспрестанно делая свои прогнозы.

→ Стр. 2

Увеличим перевозки



В июне состоялась встреча главы региона с представителями группы компаний «ТалТЭК» и Мурманского морского пароходства. На встрече первоочередное внимание было уделено перспективам развития Кандалакшского морского порта, который не так давно перешел в собственность «ТалТЭКа».

→ Стр. 3

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ-2013



Два танкера Мурманского морского пароходства, «Индиго» и «Варзуга», отправились на Чукотку выполнять программу северного

завоза. Суда доставят в порт Певек по 13,5 тысячи тонн дизельного топлива каждый.

Подробнее об этом читайте на стр. 2.

Наш
хронограф



7 июля - День работников морского и речного флота.

19 июля - 95 лет назад (1918) началась полярная экспедиция Руала Амундсена на судне «Мод». Цель экспедиции - повторить дрейф «Фрама» через Северный Ледовитый океан - не была достигнута, и после двух зимовок в 1920 г. судно вышло в Берингов пролив.

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ-2013

(Начало на стр. 1.)

Оба танкера осуществляли погрузку на рейдовом комплексе по перегрузке нефти и нефтепродуктов (РПК-1), расположенном в акватории Кольского залива. Здесь проходила перевалка дизельного топлива с танкера-накопителя «Натали» класса Suezmax (дедвейт - 143,3 тыс. тонн) на танкеры-транспортировщики по схеме ship to ship.

Мурманское морское пароходство уже не первый год доставляет нефтепродукты на Чукотку по заявкам ГУП ЧАО «Чукотснаб». За время нынешней навигации судами пароходства с мурманского направле-

ния будет перевезено 80 тыс. тонн груза для нужд Чукотского автономного округа.

Снабженческая индустрия и северный завоз в Арктике возникли давно и много десятилетий поддерживаются Мурманским морским пароходством на должном уровне. Флот компании располагает транспортными судами усиленного ледового класса, с особо прочными корпусами, способными работать в арктических условиях. Экипажи судов сформированы из высококлассных моряков, имеющих большой опыт работы на ледовых трассах.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото автора.



ОБЗОР НОВОСТЕЙ МИРОВОГО И РОССИЙСКОГО СУДОХОДСТВА

СОСТОЯНИЕ И ПРОГНОЗЫ

В ближайшие год-полтора перспективы мирового судоходства будут оставаться нерадужными. Однако эксперты отрасли и журналисты не устают обсуждать фрахтовый рынок, беспрестанно делая свои прогнозы. К примеру, международное рейтинговое агентство Moody выделило основные экономические и технические тенденции, которые будут определять кредитоспособность крупных судоходных компаний в течение следующих пяти лет. Это падение объемов импорта нефти в США, рост производственных мощностей в индустриальных странах и изменения в конструкции судов. И степень влияния этих тенденций разная в зависимости от сектора судоходства.

компании, которые пренебрегут новы-ми веяниями, останутся в проигрыше.

Судоходство является глобальной отраслью, и ее перспективы тесно связаны с уровнем экономической деятельности в мире. Сегодня в связи с кризисом потребительский спрос в Европе продолжает оставаться слабым. Сокращение торговли, в свою очередь, вызвало резкое и существенное сокращение спроса на морские перевозки. Во всем мире наблюдается низкая загрузка судов и ужесточение конкурентной борьбы между судовладельцами.

Особенно уязвимыми оказались компании, которые работают в танкерном секторе и эксплуатируют большое количество судов. Так, к примеру, чистая прибыль ОАО «Совкомфлот» снизилась на 95,6% по сравнению с прошлым годом. «В течение I квартала условия на танкерных рынках продолжали оставаться крайне сложными. В то время как многие макроэкономические показатели начинают проявлять признаки улучшения, эта тенденция пока не коснулась танкерных рынков. В целом, мы не ожидаем существенного улучшения на рынках нефтеналивных танкеров и танкеров-газовозов до 2014 года», - цитирует

РБК генерального директора «Совкомфлота» Сергея Франка.

Из-за слабого рынка не первый месяц терпит убытки Maersk Tankers, работающий в сегменте перевозки сырой нефти и нефтепродуктов и управляющий флотом, в составе которого более чем 200 судов. На фоне снижения прибыли судовладелец принял решение избавляться от непрофильных активов. Так, в мае компания объявила, что продает 5 принадлежащих ей VLGC-танкеров и еще пять танкеров-газовозов, находящихся в тайм-чартере, группе компании BW Group. В компании объясняют это тем, что флот эксплуатируется не так, как бы хотелось, и много времени эти суда простаивают без работы.

НЕРАДУЖНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ СУХОГРУЗОВ

Продолжает разочаровывать судовладельцев текущий год. В этом месяце к списку компаний, заявивших о своих убытках, добавился крупнейший тайваньский перевозчик U-Ming Marine Transport, который объявил о 66% падении прибыли в первом квартале. Тем не менее, как рассказали в U-Ming, такие результаты для них были ожидаемыми, поскольку в конце прошлого года завершилось несколько долгосрочных и выгодных контрактов.

Сегодня U-Ming Marine Transport владеет и управляет флотом из 35 судов. В прошлом году судовладелец, пользуясь низкими рыночными ценами, заказал четыре capesize-балкеров и три postpanamax-судна. Основной вид деятельности компании - перевозка насыпных грузов, в основном цемента, угля, железной руды и зерна, по всему миру.

Сегодня испытывают потрясения и другие морские компании, специализирующиеся на сухогрузах. Прибыль Golden Ocean, основной вид деятельности которой - перевозки сухих навалочных грузов, за первый квартал 2013 года уменьшилась на 48% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и на 27 % по сравнению с четвертым кварталом 2012 года. Операционные доходы компании снизились на 1,5 млн. долларов, а расходы, напротив, увеличились на 3,5 млн. долларов. В

Golden Ocean такие результаты связывают с тем, что в конце 2012 года закончились долгосрочные контракты с capesize-судами компании, и сегодня флот работает на спотовом рынке, который, как известно, характеризуется устойчиво низкими ставками.



Однако владельцы компании заявили, что ищут пути выхода из сложившейся ситуации. И объявили о новых выгодных контрактах, по которым три судна Golden Ocean - Ocean Libra, Ocean Virgo и Ocean Scorpio - будут переданы в аренду китайскому поставщику транспортных запасных частей. Также компания планирует расширить парк судов, купив два panamax-судна ледового класса. Первая покупка запланирована уже в июле, вторая - ближе к концу года.

COSCO ПЕРЕТАСОВЫВАЕТ АКТИВЫ

Китайский судоходный холдинг COSCO продолжает нести убытки. Чтобы собрать достаточно денег и предотвратить делистинг (полное прекращение обращения акций на бирже с преобразованием компании из публичной в частную. - Прим.), компания «перетасовывает» свои активы. Если в 2013 году COSCO не восстановит свою рентабельность, торговля ее акциями на Шанхайской бирже может быть приостановлена.

А в конце мая текущего года появилась информация, что COSCO Pacific продаст материнской компании COSCO свою долю в China International Marine Containers (CIMC), производителе морских контейнеров, за 1,2 млрд. долларов. Эта сделка позволит головной компании сосредоточить ресурсы на развитии своего контейнерного терминала и лизинге, позволив укрепить лидерство в качестве глобального терминального оператора.



По мнению экспертов этого агентства, сегодня на мировом судоходном рынке во многом тон задает Америка. «Сланцевая революция» в скором времени превратит США из импортера энергоносителей в экспортера. Вследствие падения американского импорта нефти произойдет сдвиг в структуре торговли, что повлечет за собой кредитные негативные последствия для всего танкерного сектора и, вероятно, снижение фрахтовых ставок.

Увеличение количества добычи природного газа и трансформация привычного положения дел в нефтегазовой отрасли, а также новые экологические требования вынудят судовладельцев заказывать специализированные суда. Аналитики предупреждают, что те



УВЕЛИЧИМ ПЕРЕВОЗКИ

В июне состоялась встреча главы региона Марины Ковтун с представителями группы компаний «ТалТЭК» и Мурманского морского пароходства. На встрече первоочередное внимание было уделено перспективам развития Кандалакшского морского порта, который не так давно перешел в собственность ТалТЭКа. Новые инвесторы уже нарастили обороты перевалки грузов, и сбавлять темпы не намерены. Со стороны областного правительства, главный

интерес - экономическая и социальная составляющая предстоящих проектов.

- Мурманское пароходство работает с группой компаний «ТалТЭК» с 2007 года, подписан договор на текущий год, - рассказал генеральный директор Александр Медведев. - Мы планируем увеличить перевозки угля до 3 млн. тонн в год при условии, что тарифы РЖД останутся прежними. Сегодня мы уже ведем переговоры со всеми заинтересованными сторонами.



<http://www.portofkandalaksha.ru>



ОТКРЫТИЕ ФИЛИАЛА СЕВМОРПУТИ

18 июня в здании Северного морского пароходства состоялось торжественное открытие Архангельского филиала администрации Севморпути. Глубоко символично, что филиал открыт именно в здании ОАО «СМП». Северное морское пароходство - старейшее пароходство России, одно из крупнейших транспортных предприятий Севера. В блоке задач, выполняемых бывшим историческим Управлением Главсевморпути, пароходство занимало очень весомую и значимую нишу, выполняло задачи государственного масштаба.

ФГКУ «Администрация Северного морского пути» была создана в марте текущего года. Открытие филиала в Архангельске стало не только весомым шагом в разветвлении деятельности администрации, но и признанием той значимой роли, которую всегда играл и продолжает играть Архангельск в освоении Арктики.

В церемонии открытия филиала приняли участие советник президента Российской Федерации Игорь Левитин, заместитель министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский, губернатор Архангельской области Игорь Орлов, заместитель руководителя ФГКУ «Администрация Севморпути» Николай Монько, генеральный директор Северного морского пароходства Александр Брынцев.

Открывая офис филиала, губернатор Архангельской области Игорь Орлов заявил: «Мы готовы выполнять самые сложные задачи на этой акватории. У нас есть судостроительный потенциал Северодвинска, Северное морское пароходство, Арктический морской институт имени В.И.Воронина и Северный (Арктический) федеральный университет, которые могут готовить кадры для работы в высоких широтах. У нас есть целая сеть организа-

ций, которые готовы обеспечивать безопасность мореплавания по Северному морскому пути».

Заместитель министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский подчеркнул, что основной целью создания администрации Севморпути является обеспечение безопасности мореплавания в Арктике.

Генеральный директор ОАО «Северное морское пароходство» Александр Брынцев отметил, что открытие филиала Севморпути встречено с большим удовлетворением руководством, коллективом пароходства, морской общественностью. Пароходство готово принимать самое активное участие в решении задач, стоящих перед создаваемой организацией, в освоении и развитии северного региона страны. Для этой цели у компании есть флот, есть опытные кадры, есть традиции, заслуженно высокий имидж надежного перевозчика.



Губернатор М.Ковтун о соглашениях с НК «Роснефть»:

«Мы приобретаем новых партнеров и новые перспективы»

21 июня губернатор Марина Ковтун и президент нефтяной компании «Роснефть» Игорь Сечин подписали два соглашения о сотрудничестве. Церемония состоялась в рамках Санкт-Петербургского Международного экономического форума.

Глава Мурманской области прокомментировала подписанные документы:

«Мы приобретаем новых партнеров и новые перспективы. Компания «Роснефть» заявила о своих намерениях участвовать в проекте по разви-

тию Мурманского транспортного узла, нашей портовой особой экономической зоны, проектов автономной газификации нашего региона, а также по созданию в Мурманске базы для разработки арктического шельфа. Все это имеет очень большое значение для нашего региона. Кроме того, наши договоренности позволят перевести часть нашего регионального автотранспорта на газ, что даст значительную экономию и улучшит состояние окружающей среды.

Соглашения имеют долгосрочный характер и ложатся в русло стратеги-

ческих направлений развития нашего региона: ухода от мазутозависимости, создания диверсифицированной корзины потребления топлива, развития Мурманского транспортного узла, поддержки наших экологических проектов.

Все это дает нам надежду на то, что именно сегодня, здесь и сейчас, рождается будущее для Мурманской области. Пережив так называемый постштокмановский синдром, мы приобретаем новые перспективы, новых партнеров, которые помогут нам сделать мощный рывок вперед».

Архангельск - Мурманск - Тромсе

С инициативой включить в маршрут авиарейс Архангельск - Мурманск - Тромсе и один из городов Финляндии выступил губернатор Архангельской области.

Уже в сентябре в Норвегии состоится конференция Совета Баренцева Евроарктического региона, на которой рабочие группы Баренцева Регионального Совета по логистике и транспорту представят комплексный план транспортно-инфраструктурного развития Баренцева региона. Губернатор Архангельской области Игорь Орлов планирует включить в проект сразу два маршрута, связанных непосредственно с Мурманском.

Данный план создается для развития прямых перевозок различными видами транспорта между странами Баренц-региона. В первую очередь речь идет о продлении маршрута комфортабельного круизного лайнера Тромсе - Киркенес до Мурманска, Соловков и Архангельска. Реализация этого проекта позволит вывести на международную орбиту водного туризма достопримечательности Поморья. А норвежцам увидеть Север России с другой стороны», - приводит слова губернатора пресс-служба правительства Архангельской области.

Не обошел вниманием Игорь Орлов и популярный авиарейс Архангельск - Мурманск - Тромсе, предложив продлить его до финского города Оулу. Кроме того, губернатор планирует на Совете Баренцева Евроарктического региона рассмотреть возможность финансовой поддержки этого авиарейса, хотя бы в периоды спада пассажирских авиаперевозок. В транспортный план Совета попадет и железнодорожный маршрут между Киркенесом и Мурманском, который, по мнению губернатора, может вызвать интерес у жителей Архангельска.



ВОПРОС-ОТВЕТ

Какая норма температуры горячей воды допустима?

Температура горячей воды, текущей из крана, независимо от применяемой системы теплоснабжения, должна быть не ниже 60°C и не выше 75°C (требования СанПиН 2.1.4.2496-09).

ГРАФИК ЛЕТНИХ ОТКЛЮЧЕНИЙ

В соответствии с требованиями «Правил технической эксплуатации электростанций и сетей РФ» и согласно утвержденному администрацией г. Мурманска графику в 2013 году будут проводиться следующие остановки теплоисточников Мурманской ТЭЦ.

Гидравлические испытания, испытания на максимальную температуру и опрессовки:

Южная котельная: 14-16 мая, 2-5 июля, 20-23 августа.

Центральная котельная: 18-24 июня и 13-19 августа.

Восточная котельная: 4-7 июня и 30 июля-2 августа.

Испытания и опрессовки позволяют выявить и заменить поврежденные и изношенные участки сетей в целях поддержания надежности теплоснабжения. Во время проведения испытаний возможно повреждение тепловых сетей и выход горячей воды на поверхность. Просьба соблюдать осторожность и не приближаться к местам парения, не проходить и не проезжать через затопленные улицы и тротуары. При обнаружении любых признаков повреждения коммуникаций сообщать по телефонам: 45-85-83; 53-72-84.

График остановки теплоисточников для выполнения ремонтных работ на основном оборудовании:

Южная котельная: 30 июля - 12 августа.

Центральная котельная: 9 июля - 29 июля.

Восточная котельная: 25 июня - 8 июля.

В течение межотопительного периода специалисты станции проведут реконструкцию отдельных участков теплосети, ремонты котлов, очистку и ремонт газоходов и дымовых труб, другие мероприятия, необходимые для надежного и бесперебойного обеспечения мурманчан теплом и горячей водой в следующий осенне-зимний период.

ЗАПЛАТИ НАЛОГИ И ЖИВИ СПОКОЙНО

В настоящее время налоговыми органами Мурманской области осуществляются подготовительные мероприятия по исчислению земельного налога, налога на имущество физических лиц и транспортного налога за 2012 год. Срок уплаты данных видов налога - не позднее 1 ноября текущего года.

Единые налоговые уведомления (ЕНУ) и платежные документы северянам будут направлены централизованно через филиал ФКУ «Налог-сервис» г. Санкт-Петербурга в период с июля по сентябрь 2013 года. В этом году, по данным УФНС России по Мурманской области, ЕНУ должны получить около 360 тысяч налогоплательщиков Кольского края.

Согласно утвержденному плану рассылки уведомлений, граждане, состоящие на учете в Межрайонных ИФНС России № 1, № 2, № 5 и № 8 по Мурманской области, получают ЕНУ до 1 сентября. Мурманчане, жители г. Мончегорска, а также налогоплательщики Кольского и Печенгского районов - до 1 октября.

Узнать о запланированных сроках направления уведомлений по имущественным налогам в конкретной налоговой инспекции можно с помощью интернет-сервиса налоговой службы «Сроки направления налоговых уведомлений», размещенного на сайте ведомства в разделе «Электронные услуги».

Специалисты налоговых органов Мурманской области также напоминают, что при обнаружении неточностей в налоговых уведомлениях или платежных документах, гражданам следует обращаться в налоговую инспекцию, которая исчислила налог, то есть в ту, в которой налогоплательщик состоит на учете по месту нахождения имущества или земельного участка. Контактные данные и реквизиты этой инспекции будут указаны в самом уведомлении.

При подготовке страницы использовались материалы из открытых источников сети Интернет.

РАБОТА НАША НЕ ИЗ САМЫХ

Многие из нас каждый раз, видя стенд с фотографиями передовиков компании, задаются вопросом: почему именно этот человек заслужил право находиться здесь и за какие успехи и достижения компания его отметила? На этот вопрос постарается ответить рубрика «Доска почета», в которой будут размещены истории о трудовом пути наших коллег, ставших лучшими по итогам года.

От ред.

Говорят, что нужно каждые пять-семь лет менять не только место работы, но и сферу деятельности. Однако большинство людей любят и ценят постоянство. И большой стаж работы на одном месте означает не только то, что человек работает в достойном учреждении, но и говорит о высокой компетенции и постоянстве самого работника.

Токарь-кладовщик-моторист 1-го класса Андрей Шершнев работает в пароходстве более 34 лет. «Мой отец учил меня, что в трудовой книжке должна быть одна запись «принят-уволен», - говорит Андрей Шершнев.

Свою трудовую карьеру в пароходстве он начал в 1976 году. Выучившись на токаря в Ленинградском ПТУ, первый год стажа зарабатывал там же в Ленинграде, на заводе турбинных лопаток. Здесь, на заводе, был заложен прочный фундамент будущей профессии, и во многом это была заслуга высококлассного наставника. Опытный токарь, бывший блокадник обучил его не только азам профессии и тонкостям мастерства, но и показал на своем примере, как нужно относиться к работе, вкладывать в нее свою душу.

И ДРУЖИННИК, И РАЦИОНАЛИЗАТОР

Несмотря на успехи в работе, после года практики задумался о переменах. Появилось осознание того, что не об этом он мечтал - захотелось чего-то большего. К тому же жизнь в Северной столице с ее суетой и давкой не особенно приглянулась молодому специалисту. Потянуло домой, в родные пенаты. Но вот беда - с завода отпускать его никак не хотели. Тогда в дело вмешался отец Никифор Пержан, бывший пограничник, ветеран войны и труда. В то время он

был начальником 9-го склада СМТО пароходства и похлопотал за сына перед начальником ММП В.А. Игнатьевым. Благодаря стараниям отца Андрей получил сразу три направления, и его выбор пал на 92-ю базу технического обслуживания.

На базе технического обслуживания Андрей Шершнев отработал 4 года. Самые яркие впечатления тех лет - торжественные проводы ледокола «Арктика» на Северный полюс. В 1977 году ему было 18 лет. Он хорошо помнит этот день 9 августа: тысячи восторженных людей на причале, гудки пароходов, провожающих «Арктику» к вершине планеты.

Андрей Шершнев с удовольствием рассказывает, как дружно тогда жили и работали.

- 9 мая всегда ходили на парад. Всем пароходством. Торжественное шествие начинал Ленинский район, мы, молодые ребята, несли деревянный макет ледокола «Ленин», далее шли работники с 15 флагами социалистических республик, со знаменами па-



роходства с орденами, далее колонна наших ветеранов, руководство, почетные работники.

Андрей Шершнев никогда не оставался в стороне от многогранной общественной жизни компании. Он входил в отряд дружинников 92-й базы. «Наш опорный пункт был на Челюскинцев, нам давали рацию,

мы проверяли Туристов, Пищевиков, ходили по квартирам, проверяли неблагополучных жильцов».

Во времена СССР он состоял во Всесоюзном обществе изобретателей и рационализаторов. Как и многие технические специалисты компании, вносил свои рациональные предложения по улучшению условий труда и



методов работы. «В то время людей подтягивали к работе, не давали расслабиться, чтобы человек все время при деле был. Часто проводились спартакиады на стадионе. Во время межрейсовых стоянок или когда судно находилось в доке, мы всей судовой командой играли в футбол. Игра велась и между экипажами своих судов, и с иностранными моряками, заходившими в порт Мурманск - болгарскими, поляками. На выходных, как правило, устраивали эстафетные соревнования, бегали».

Спустя 4 года Шершнева забрали в армию, а после он без раздумий вернулся в пароходство, к которому успел прикипеть. Но уже на флот.

Почему на флот? На этот вопрос он отвечает просто: романтика, море, загранич-

ные страны. И добавляет, что раньше практически все дети грезили о романтических профессиях моряков, летчиков, милиционеров, это сейчас появилось новое занятие: «чтобы было много денег».

СОЛНЕЧНАЯ КУБА

Но тогда все было по-другому. Тысячи моряков посвящали свою жизнь флоту и взамен получали интересную, порой сложную, но необычную судьбу.

Первый рейс Андрей Шершнев совершил на теплоходе «Валя Котик», и сразу же в самую настоящую заграничную - на Кубу. Туда суда пароходства везли всякую всячину. На «В.Котике» - хлопок. В этих дальних экзотических походах сложились яркие впечатления о солнечном острове с его гостеприимным народом, которые красной нитью прошли через всю жизнь.

- Мы Кубу почти всю вдоль прошли. Работали на линии, которую мы прозвали «треугольником»: Куба - Канада - Европа.

Много кубинцев училось в России, и наши экипажи встречали как родные. Както на судно вот так запросто пришел Теофило Стивенсон, легендарный кубинский боксер. Это произошло в местечке под названием Пуэдро-Падре.

- Наше судно было на стоянке в порту, а Теофило приехал навестить своих родителей. Узнал про русских моряков и пришел к нам в гости. Пили чай. Он неплохо говорил по-русски. Потом там же в Пуэдро-Падре организовали дружественную волейбольную встречу с кубинцами на местном поле.

ХАРАКТЕР ЗАКАЛИЛА АРКТИКА

Но были в его жизни не только жаркие страны, сполна вкусил он все прелести работы в суровой и непредсказуемой Арктике.

- В 80-х годах было сделано очень много северных завозов. В Арктике тогда еще

АРКТИЧЕСКИЙ МОСТ

Рабочая группа Российско-Канадской Межправительственной экономической комиссии (МЭК) по Арктике и Северу выработала план мероприятий, в который вошли транспортные проекты: «Северный воздушный мост» и «Арктический мост».

План мероприятий обсуждался во время 9-й сессии МЭК в Министерстве регионального развития РФ под руководством замминистра Сергея Назарова и президента Канадского агентства по экономическому развитию Севера Патрика Борби.

В проект плана мероприятий рабочей группы вошел проект «Северный воздушный мост», который соединит Красноярск и канадский город Виннипег. Проект позволит использовать географиче-

ские преимущества сибирских городов в кроссполярных маршрутах.

Проект «Арктический мост» направлен на создание морских торговых связей между мурманским портом и канадским портом Черчилл. План мероприятий будет рассмотрен и подписан на Арктическом форуме «Арктика - территория диалога», который состоится в сентябре 2013 года в городе Салехарде.

Сотрудничество России и Канады предусматривает работу по таким направлениям, как технологии строительства, применяемые в холодных климатических условиях, транспортные технологии и услуги на Севере, партнерство по линии научных исследований в Арктике.

МУРМАНСКАЯ МИЛЯ-8

29 июня Мурманск встретит участников традиционного северного фестиваля спорта.

Мурманская миля состоится в этом году уже в 8-й раз. Ожидается большое число участников. Спортсмены съедутся со всей области, из различных городов России и других стран. Обеспечивать безопасность во время проведения водной части праздника предстоит сотрудникам ГО и ЧС.

Парусная регата, соревнования на каяках, шоу гидроциклов, заплыв через Кольский залив. И впервые в этом году - флайборд - человек, «летающий» на струях воды. Это лишь водная часть Мурманской мили-2013.

Для того чтобы все соревнования на воде прошли без эксцессов, у береговой кромки и на глади залива будут нести вахту медики и спасатели. Старт пловцов назначен на 12.40. От-

кроет фестиваль спорта парусная регата в 10 утра. С 14 до 15 запланирован заезд снегоходов через Кольский залив. И сразу после этого - парад маломерного флота.



<http://www.fototerra.ru>

ПРОСТЫХ



Машинная команда «Варзуги»

функционировали многочисленные полярные, научные станции, воинские части. Их снабжению уделялось пристальное внимание со стороны государства. Бывало, что за один рейс обслуживали до 32 точек.

В этих удаленных точках моряков ждали как родных, на палубах своих судов они везли сюда все, что можно: строительные материалы, технику, провиант, горючее. И даже домашних животных. Бычков, поросят и прочую живность содержали на палубе в специальных загонках. К ним прилагались комбикорма, сено - этим добром запасались впрок, забивали трюмы до отказа.

И здесь вся романтика заканчивалась на том, что приходилось весь «ассортимент» самостоятельно, с помощью людей и судовых кранов, понтонов, плавучих тракторов, катеров, гусеничных тракторов выгружать на необорудованный арктический берег. В этом процессе участвовал весь экипаж: старые кадры, как правило, на судне, молодежь вся на берегу. Такая суровая и временами очень тяжелая работа не всем была по зубам, и особенно экстремальна для молодых! Не все выдерживали.

Но море любит сильных. В этих рейсах Шершнев не только закалял характер и обростал морской матеростью, но и рос профессионально. И в этом ему помог второй механик Юрий Шишков, которому он безмерно благодарен прежде всего за то, что всегда поддерживал, подсказывал, если что-то не получалось, с удовольствием обучал всему, что знает, не ленился объяснять все нюансы.

- Раньше на флоте не существовало такой профессии, как токарь-кладовщик-моторист, - рассказывает Андрей Шершнев. - Это новшество появилось с тех пор, как стали уменьшаться экипажи и потребовались более универсальные кадры, специалисты широкого профиля. На моториста я учился экстерном, Юрий Васильевич меня натаскивал, сразу все моменты в работе постигал на практике. Экзамен сдавал на судне.

ПО СТОПАМ ОТЦА

За годы работы Андрей Шершнев получил немало грамот и благодарственных писем от руководства пароходства, благо-

дарности капитанов. Имеет звание ветерана труда ОАО «ММП». Его послужной список в пароходстве не пестрит названиями судов. И все потому, что он старался задерживаться на одном судне. К примеру, на «В.Ткачеве» он отработал почти 10 лет. А нынче уже почти шесть лет на танкере «Варзуга».

По его словам, очень быстро прикипает и душой, и телом к судну, к своему рабочему месту, к экипажу. И уже тяжело переходить на другое место, тем более когда здесь у тебя все налажено, все на своих местах.

Свой главный инструмент - токарный станок он холит и лелеет. Стараются следить, чтоб оборудование не вышло из строя. Поэтому сбоев в работе не бывает. К тому же токарь на судне - это главный помощник не только механикам, но и палубной команде. Если что-то поточить, сразу бегут к нему. И боцман, и даже повар.

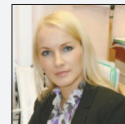
Экипаж Шершнева ценит. Его коллеги по «цеху» отзываются о нем только положительно и характеризуют его грамотным специалистом, которых сегодня еще поискать, всегда и во всем стремящимся к порядку. «Андрей Никифорович исполнительный, всегда вовремя выходит на работу. Молодых специалистов с ним в паре ставь - навыки передаст отличные», - говорит Николай Марков.

- Мы вместе работаем уже несколько контрактов, - говорит второй механик «Варзуги» Алексей Ганич. - С людьми он ладит отлично, умеет работать в команде. Неконфликтный. Мы подолгу бываем в рейсе, и это очень важное качество.

Андрей Шершнев проживает в Мурманске вместе со своей семьей. Женат. Сыну скоро исполнится 18 лет. К особой гордости отца сын пошел по его стопам - тоже выбрал морскую специальность и по окончании учебы в средней мореходке станет электромехаником. А потом хочет получить высшее образование. Андрей Никифорович говорит, что в выборе профессии сына его голос сыграл решающую роль. «Пусть получит хорошую рабочую специальность, я только «за». И в море, и на берегу, если будет хорошо знать свою работу, всегда себе заработает на хлеб с маслом».

Ирина ЮСУПОВА.
Фото автора.

КОЛОНКА РЕДАКТОРА



СТАРЕЙШЕЙ МНОГОТИРАЖКЕ 81 ГОД

9 июня корпоративной газете «Арктическая звезда» исполнился 81 год. Выходящая раз в месяц, она стала неотъемлемым атрибутом жизни коллектива Мурманского морского пароходства. История газеты - это история становления и развития компании, ее вчера, сегодня, завтра. Вместе с пароходством «Арктичка» переживала времена взлетов и падений, радовалась за успехи и огорчалась за неудачи, рассказывала читателям о новостях, делилась достижениями трудового коллектива, напоминала о памятных датах и великих исторических событиях, восхищалась героями минувших дней, поздравляла с юбилеями, вспоминала тех, кого уже нет с нами...

Редакция газеты всегда старалась делать газету живой и интересной, ориентироваться на читателя и связывать поколения.

И сегодня хочется поздравить весь наш журналистский коллектив - авторов, технических помощников и сотрудников типографии «Север», в которой газета печатается вот уже много лет, - с очередной праздничной датой. За 81 год мы успели сделать многое, но впереди еще немало творческих задач. Желаю всем здоровья, счастья, семейного благополучия, конечно же, творческих успехов и неиссякаемого вдохновения на каждый день!

С уважением, редактор газеты «Арктическая звезда»
Ирина ЮСУПОВА.

«ГРАНИЦА ОКНАМИ НА ПОЛЮС»

Так назвала свой сборник стихов и прозы Марина Чистогогова. Выпуск книги был приурочен ко Дню пограничных войск, и ее презентация состоялась накануне этого праздника в областной научной библиотеке. На презентации в адрес автора сборника было сказано много теплых слов и высказаны пожелания творческих успехов в литературной деятельности.

Марина Владимировна - поэт, журналист, член Союза писателей России, активный общественный деятель нашей области, офицер пограничных войск. Ее книга рассказывает о трудных буднях пограничников Севера, людях, которые в сложных арктических условиях охраняют государственную границу нашей Родины.

Приоритет на страницах сборника отдан Арктике. В произведениях речь

идет о пограничниках, не только охраняющих северные рубежи, но и помогающих полярным исследователям арктического безмолвия. Автор горячо и увлеченно повествует о том, что видела своими глазами, пройдя арктическую границу от заставы до заставы на пограничных сторожевых кораблях от берегов Шпицбергена, Земли Франца-Иосифа до Диксона. Все увиденное отражается в ее прозе и поэзии.

Поэзию Чистогоговой не назовешь «женской». Страницы сборника посвящены тем, кто «не за чины России служит, и не за хлеб, и не за соль». Стихи и проза Марины Чистогоговой раскрывают проблемные темы гражданского общества, патриотизма, воинской чести, доблести и верности служения Отчизне. И глубоко в душу западают строки ее стихов: «Кто знает, с чем рифмуется гра-

ница? С боями, что взрывали тишину, где страшные кровавые зарницы кромсали души, судьбы и страну».

Примечательно, что книгу Чистогоговой предваряет статья начальника Пограничного управления ФСБ России по Мурманской области генерал-лейтенанта Сергея Кудряшова. В ней он выразил уверенность в том, что «книга будет близка и полезна пограничникам, а читатель, особенно тот, кто посвятил себя служению Отчизне, открыв эту книгу, найдет созвучие своим переживаниям, своим мыслям, своей заботе о нерушимости российских границ и своей вере в твердость духа русского народа». Его слова



подтверждаются стихами автора: «Теперь ходить не надо в рукопашный, ушла эпоха добрых штык-ножей, но старая зеленая фуражка по-прежнему на страже рубежей».

Валентина КАРЕПОВА.

ПАЛАТКА ВО ЛЬДАХ АРКТИКИ

Шел 1968 год. Заканчивался обычный рейс ледокольного парохода «Дежнев» на линии Мурманск - Антверпен. И неожиданно радист принял радиogramму: «Следуйте в Таллин. Сданы в аренду «Мосфильму».

НЕОЖИДАННОЕ ЗАДАНИЕ

Пришли в Таллин и были удивлены увиденным. В рыбном порту вырос поселок Кингсбей, которому в соответствии с географической картой положено стоять на острове Шпицберген. Оказалось, что здесь идут съемки советско-итальянского фильма «Красная палатка», посвященного драматическим событиям мая-июня 1928 года. Тогда итальянская высокоширотная экспедиция на дирижабле «Италия» совершила сенсационный полет в географическую точку Северного полюса. Умберто Нобиле - известный итальянский ученый и конструктор дирижаблей руководил той полярной экспедицией. 24 мая экспедиция достигла макушки Земли, но на обратном пути, недалеко от побережья архипелага Шпицберген, дирижабль вместе с ее участниками потерпел катастрофу. В спасении экспедиции, рискуя своей жизнью, приняло участие более 1400 человек из 17 стран мира на судах и самолетах. Но пробиться сквозь льды к основной группе потерпевших аэронавтов удалось лишь советскому ледоколу «Красин», спасшему восьмерых участников экспедиции. Режим Муссолини тогда обвинил Нобиле в том, что он покинул своих подчиненных. Нобиле, после крушения получивший сильный ушиб головы, переломанную руку и ногу, согласился улететь со льдины, поддавшись на уговоры шведского военного летчика Лундборга и всех потерпевших, чтобы организовать работы по спасению аэронавтов.

Спустя 40 лет после гибели дирижабля кинематографисты приняли решение снять фильм об этой драматической истории. Сама экспедиция - это уже документальный материал, дающий прекрасную основу для будущего фильма. Однако авторы картины не пошли по пути иллюстрации событий. Над сценарием фильма вначале работали Юрий Нагибин и режиссер Михаил Калатозов. В основу их материала был положен суд совести самого Нобиле. Идея фильма состояла в том, что спустя сорок лет Нобиле мысленно вызывал в свою гостиную всех участников экспедиции и задавал всем - и живым, и мертвым, один и тот же вопрос: «Винovat он или нет?». Участники экспедиции были его обвинителями и адвокатами. В роли судей выступали великий норвежец, опытный и мудрейший исследователь Арктики Амундсен, пропавший в Арктике при спасении этой экспедиции, и известный советский исследователь Арктики Самойлович, возглавлявший экспедицию на ледоколе «Красин».

Но продюсера не устроил сценарий, предложенный Ю. Нагибиным, и после нескольких переделок писатель отказался от работы над проектом. Его заменил лауреат премии «Оскар» итальянец Эннио де Кончини.

«Красная палатка» стала первым в истории советским кинофильмом, который лично финансировался западным продюсером. В нем снималось целое со-

звездие молодых советских актеров и зарубежных звезд: Донатас Банионис, Клаудиа Кардинале, Никита Михалков, Эдуард Марцевич, Юрий Соломин и др. По настоянию продюсера Ф. Кристалди, который финансировал фильм, в сценарий была введена женщина - медсестра Валерия. В роли Валерии продюсер видел только свою невесту, известную итальянскую звезду Клаудиу Кардинале.

Но вернемся к нашим морякам. После небольшой перекраски на бортах «Дежнева» было выведено новое название «Читта ди Милано», на флагштоке поднят итальянский флаг, и судно стало на рейде Кингсбея. Режиссер М. Калатозов по традиции разбил о борт судна бутылку шампанского, присутствующие ответили на это радостным «ура» - и съемка началась. На борту нашего «Дежнева» снима-

16 июня - 5 октября - 85 лет (1928) назад советский ледокол «Красин» совершил исторический рейс по спасению высокоширотной итальянской экспедиции к Северному полюсу под руководством Умберто Нобиле на дирижабле «Италия».

лась сцена, в которой Валерия - невеста шведа Финна Мальгрена, одного из погибших участников экспедиции, разыскивает людей, хоть что-то знавших о судьбе ее возлюбленного. Съемки вскоре закончились, и Клаудиа Кардинале на прощание сфотографировалась с членами нашего экипажа на мостике судна. Прощаясь с мурманчанами, она долго махала уходящим в море дежневцам меховой арктической рукавичкой.

СПАГЕТТИ ДЛЯ МОРЯКОВ

А вскоре из Мурманска к берегам ЗФИ вышел дизель-электроход «Обь». Судно перед отплытием имело очень странный вид: на корме зачехленный вертолет, на полубаке яркие катера, неуклюжие понтоны, зеленые тупорылые машины и т.д.

С 1 августа на два месяца ветеран антарктических походов был арендован «Мосфильмом» для съемок в Арктике самых драматических кадров фильма «Красная палатка» - спасение итальянской экспедиции.

В след за «Обью» в конце августа от причала Мурманского торгового порта к



становке З. Гридиным. Во время трехдневного перехода до Шпицбергена между кинооператорами и нашими моряками завязалась дружба. Несмотря на штормовую погоду, итальянцы прекрасно общались с экипажем, вели дружественные беседы. Особенное впечатление произвел Роберто Куомо, немного знавший русский язык. В знак уважения к морякам из своих запасов он приготовил спагетти по-итальянски и угощал ими всех членов экипажа. Покидая борт судна, Роберто Куомо сказал: «Большое вам спасибо, советские друзья!».

К месту будущих съемок спешил еще один «артист» - ледокол «Сибиряков», входивший в состав Балтийского морского пароходства. Ему предстояло сыграть роль ледокола «Красин». Оказалось, использовать «Красин» в фильме было невозможно в связи с тем, что он был так перестроен, что совсем не был похож на старый ледокол. «Сибиряков» был значительно меньше «Красина», но имел сходную конструкцию корпуса и надстроек.

СЪЕМКИ В АРКТИКЕ

Большинство съемок проводилось в Арктике, вблизи места событий у берегов ЗФИ в бухте Тихой с борта «Оби» и вертолета. Ледовая разведка велась с вертолета «Ми-4» известным полярным летчиком В. Аккуратовым. Денег продюсер не жалел. Он потратил на съемки более 10 млн. долларов. Для съемок была изготовлена огромная модель дирижабля. Было снято много интереснейших эпизодов. Актеры разгуливали по льду среди торосов босиком, в одном нижнем белье проваливались в полыньи. Однажды во время работы разломалась льдина, на которой были декорации лагеря Нобиле. Вертолетом эвакуировали людей. Пришлось искать другую, более надежную льдину. А когда обосновались и вертолетом переправили на нее часть актерского состава, испортилась погода, и съемочная группа провела в изоляции, в непогоду на льдине, в красной палатке, более полутора часов.

Фильм получился художественным, а не документальным. Зрители с волнением следили за историей любви молодого шведского полярника Финна Мальгрена. Его роль блестяще исполнил Э. Марце-

вич. Кстати, эта сюжетная линия любви Валерии и Финна стала самой романтической и запоминающейся. Финальные же кадры гибели аэронавтов действовали на зрителей потрясающе. Интересным получился в исполнении Питера Финча образ Умберто Нобиле, которому в 1928 году было 43. На премьере фильма, которая состоялась в Риме, присутствовал Умберто Нобиле. Тогда ему исполнилось 83 года. В фильме он показан уставшим от жизни, за долгие годы измученным комплексом вины, но искренним и честным. Основные события, отраженные в сюжете, реальны, но наряду с правдой в фильме много домыслов и смещенных акцентов.

«Мы сердечно благодарим экипаж и командование судна, которые ровно через 40 лет после случившейся во льдах Арктики трагедии самоотверженно работали здесь, чтобы люди всей Земли смогли увидеть драматические события давних лет и еще раз удивиться мужеству советских моряков».

ЗАПИСЬ В СУДОВОЙ КНИГЕ

Через два месяца закончились съемки в Арктике. Но прежде чем покинуть борт «Оби», кинематографисты в знак благодарности за теплый и гостеприимный прием на борту дизель-электрохода оставили запись в судовой книге отзывов: «Мы сердечно благодарим экипаж и командование судна, которые ровно через 40 лет после случившейся во льдах Арктики трагедии самоотверженно работали здесь, чтобы люди всей Земли смогли увидеть драматические события давних лет и еще раз удивиться мужеству советских моряков». С «Оби» киноактеры переправились на ледокол «Сибиряков», который их доставил на Большую землю.

Сейчас уже не осталось в живых участников красинской экспедиции. Люди, выполнив свою миссию на Земле, уходят в мир иной. Но их героические дела продолжают жить в памяти последующих поколений и становятся историей страны.

Валентина КАРЕПОВА.



берегам архипелага Шпицберген отошел пароход «Североморск». На борту судна находилась съемочная группа советских и итальянских кинооператоров. Во главе с известным итальянским оператором Луидже Филипо Корте, директором по совместной постановке картины итальянцем Роберто Куомо, советским заместителем директора по совместной по-

Под одной крышей

В конце июня 24 воспитанника из детского дома № 3 были зачислены в детский дом № 5. Причина - объединения учреждений и уменьшение числа воспитанников в детских домах.

По словам директора детского дома № 5 Надежды Лобачевой, сокращение численности детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей, характерно не только для Мурманска и области, но и для всей страны в целом. И в этой ситуации это положительная тенденция.



- Сегодня и в третьем и пятом детских домах примерно по тридцать воспитанников. После объединения в один детский дом их общее количество станет 56 человек. В ближайшие дни дети отправятся на Азовское море в детский оздоровительный лагерь, это поможет им сблизиться, лучше узнать друг друга, - говорит директор.

В середине августа, после летнего отдыха на море, детский дом вновь начнет свою деятельность, ребята заживут новым коллективом. Никаких неудобств ни для ребят, ни для педагогов не будет создано: помещение детского дома на улице Марата, 19, рассчитано на довольно большое количество детей, старшие воспитанники имеют возможность проживать в комнате по одному.

- У нас было очень много совместных мероприятий с ребятами из третьего детского дома, - рассказывает Надежда Лобачева. - Ежегодно подростки проводили вместе часть летних каникул в оздоровительном лагере, в течение учебного года подколлективами двух детских домов организовывались совместные культурно-массовые мероприятия. Ребята участвуют в спортивных состязаниях, общаются между собой, знают и наших педагогов, то есть отношения сложились давно и они дружеские. В нашем детском доме насыщенная культурная программа, ребята посещают кинотеатры, различные выставки, концерты. Активно занимаются туризмом и спортом. Каждую пятницу подростки выезжают в тропическую купальню в «Огнях Мурманска», по воскресеньям - бассейн, по средам - баня.

Особое внимание уделяется военно-патриотическому воспитанию. Организуются поездки в Долину Славы, походы «Рубежи Славы». Ежегодно ребята участвуют в фестивалях солдатской песни. С 2000 года они активно помогают Центру патриотического воспитания молодежи в поисковой работе и восстановлении воинских захоронений на Кольском полуострове. Так, например, в июне старшие воспитанники были в Западной Лице, где благоустроивали захоронения погибших солдат 10-й гвардейской стрелковой дивизии, жили в палатках. В детском доме надеются, что вновь прибывшие воспитанники также с большим интересом подключатся к этому движению.

- Важно, чтобы воспитанники детского дома были готовы к самостоятельной взрослой жизни, - поясняет заместитель директора Ольга Витальевна Привалова. - Мы помогаем им приобрести основные умения и навыки, необходимые в быту. Все это в дальнейшем поможет им в жизни. Поэтому большое значение в работе с ребятами мы придаем про-

грамме «Введение в домашнее хозяйство». Воспитанники осваивают азы кулинарного искусства, основы кройки и шитья, бытового ремонта.

Еще один немаловажный аспект в воспитательной работе - профессиональная ориентация подростков. Как правило, все ребята обучаются в школах до девятого выпускного класса, а потом поступают в колледжи, получают начальное и среднее профессиональное образование и живут в общежитиях при своем учебном заведении.

- Проблем, конечно, много, - продолжает Ольга Витальевна. - Подростковый возраст очень непростой, но неразрешимых ситуаций не существует. Приятно, что выпускники навещают нас, радуют своими успехами. И пользуясь случаем, хотелось бы выразить благодарность Мурманскому морскому пароходству. На протяжении почти полувека предприятие-шеф - наш надежный помощник, союзник, партнер и друг.

Коллектив детского дома уверен, что в трудную минуту всегда есть надежное плечо - плечо Мурманского морского пароходства.

Елизавета ТИХОМИРОВА.
Фото Ирины ЮСУПОВОЙ.



В преддверии Дня защиты детей представители Мурманского морского пароходства навестили воспитанников детского дома № 5. Как всегда, ребята приготовили шефам подарок - праздничный концерт, на котором юные дарования показали свои таланты. И шефы пришли не с пустыми руками - принесли детям на чаепитие вкусные торты.





Поздравляем вас, коллеги!

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

Червякова Татьяна Александровна - буфетчик теплохода «Капитан Чухчин»;

Каравка Светлана Александровна - инспектор архива;

Тюрин Сергей Борисович - дежурный диспетчер группы хозяйственного обслуживания филиала в г. Санкт-Петербурге;

Литвинов Юрий Петрович - старший электрик теплохода «Клавдия Еланская»;

Жук Николай Алексеевич - матрос 1-го класса теплохода «Грумант»;

Каравай Вера Федоровна - буфетчик теплохода «По-морье»;

Максименкова Татьяна Валерьяновна - буфетчик теплохода «Михаил Стрекаловский»;

Чистякова Светлана Александровна - ведущий специалист по кадрам;

Сафронов Сергей Николаевич - капитан теплохода «Петр Великий»;

Апухтин Александр Васильевич - токарь-кладовщик-моторист 1-го класса теплохода «Заполярье»;

Курта Наталья Васильевна - буфетчик теплохода «Юрий Аршеневский»;

Нагервадзе Лилия Николаевна - буфетчик теплохода «Заполярье»;

Белоус Валерий Васильевич - старший моторист-электрогазосварщик теплохода «Капитан Данилкин»;

Аверин Александр Порфирьевич - матрос 1-го класса теплохода «Ю. Аршеневский»;

Бочаров Сергей Валерьевич - электрик 1-го класса - моторист 2-го класса теплохода «Адмирал Ушаков»;

Мужевский Виталий Николаевич - матрос 1-го класса теплохода «Заполярье»;

Федоров Валерий Яковлевич - матрос 1-го класса групповой стоянки судов в эксплуатационном резерве (танкер «Хатанга», теплоход «Поларис»);

Мичудо Андрей Васильевич - капитан теплохода «Павел Вавилов»;

Лебедев Виталий Михайлович - матрос 1-го класса теплохода «Ю. Аршеневский»;

Белокобыльский Игорь Иванович - старший моторист теплохода «Клавдия Еланская»;

Губенский Юрий Николаевич - моторист 1-го класса - электрогазосварщик теплохода «Клавдия Еланская»;

Кочарян Андраник Валерьевич - заместитель начальника управления по административно-налоговой практике правового управления парохозяйства;

Жарко Александр Петрович - заместитель генерального директора - директор департамента ДЭБОВФ;

Королев Александр Евгеньевич - ведущий инженер службы информационных технологий;

Андреева Наталья Николаевна - горничная гостиницы «Морьяк».

Вам, родившимся в июне 1948, 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).

Говорят, что капитан знает все. Но крысы знают больше.

Боцмана спрашивают:

- Вася, а во что ты вкладываешь деньги?

- Лично я вкладываю деньги в водку! Где еще можно получить 40%?

Одна акула говорит другой:

- Чего это ты так разжирила?

- Ем туристов из России.

- Опасно же! Убить могут!

- Нет! Это когда американца или немца схватишь, то земляки на помощь кидаются. А если этих, то их соотечественники кричат: «Приколись, братва, какая экзотика!» И на видео снимают...

Во время шторма капитан через мегафон обращается к пассажирам:

- Прошу мужчин сохранять полное спокойствие! Никакой паники! Я приказал погрузить в шлюпки женщин и детей, отвезти их подальше от судна только для того, чтобы рассказать вам один пикантный анекдот!

Моряка спросили, совершил ли он какие-нибудь подвиги на море.

- Конечно, - был ответ. - Однажды я спас весь экипаж нашего судна.

- Неужели! Каким образом?

- Я пристрелил кока, - скромно ответил герой.

- Капитан!!! Капитан!!!

- Что?

- Якорь всплыл!

- Хммм... Скверная примета...

Закинул старик в море невод - пришел невод с говорящей рыбкой.

И понял старик, что про Фукусиму что-то недоговаривают...

Пассажир на теплоходе:

- Капитан, мне не хотелось бы лишний раз вас беспокоить, но час назад моя жена упала за борт.

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 80-летием

Александрова Валентина Петровна - участника Великой Отечественной войны, ветерана пароходства, старшего механика судов, награжденного медалями «Ветеран труда», «За доблестный труд в честь 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», знаком «За 20 лет безаварийной работы», проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 34 года.

Блинову Галину Ивановну - ветерана труда, работавшую слесарем в ДК моряков, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 29 лет.

Соколову Элеонору Викторовну - ветерана труда, работавшую старшим инженером в технической службе пароходства, проживающую в г. Валдай Новгородской области. Стаж ее работы в пароходстве - 31 год.

С 75-летием

Грибова Арвида Александровича - ветерана труда, старшего механика плавсостава, награжденного медалью «300 лет Российскому флоту», проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 44 года.

Двойнишникова Ивана Васильевича - ветерана труда, работавшего мастером производственного обучения учебного центра пароходства, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 47 лет.

Зюляеву Валентину Ивановну - ветерана труда, работавшую прачкой детского сада, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 19 лет.

Малашко Эдуарда Антоновича - ветерана труда, работавшего начальником отдела теплотехники, проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 29 лет.

Пугач Ирину Федоровну - ветерана труда, работавшую бухгалтером пароходства, проживающую в г. Великий Новгород. Стаж ее работы в пароходстве - 19 лет.

Скибинскую Нину Антоновну - ветерана труда, работавшую радиомехаником, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 27 лет.

Черепанова Анатолия Александровича - ветерана труда, почетного работника морского флота, капитана судов пароходства, награжденного медалью «300 лет Российскому флоту», проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 36 лет.

С 70-летием

Григорьеву Веру Михайловну - ветерана труда, работавшую начальником административно-хозяйственной службы пароходства, награжденную медалью «300 лет Российскому флоту», проживающую в г. Петрозаводске. Стаж ее работы в пароходстве - 29 лет.

Науменко Анну Прохоровну - ветерана труда, работавшую воспитателем детского сада, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 19 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, и уходят из жизни участники Великой Отечественной войны, ветераны пароходства, верой и правдой служившие Отечеству, морскому флоту и нашему предприятию.

15 мая на 77-м году в Мурманске ушел из жизни **Мельников Людвиг Григорьевич** - ветеран труда, 2-й механик

плавсостава. Стаж его работы в пароходстве - 36 лет.

21 мая на 85-м году в Мурманске ушел из жизни **Макаров Геннадий Александрович** - участник Великой Отечественной войны, ветеран пароходства, награжденный медалями: «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «300 лет Российскому флоту» и др. Стаж его работы в пароходстве - 34 года.

24 мая на 68-м году в Мурманске ушел из жизни **Иванов Василий Алексеевич** - ветеран пароходства, старший механик плавсостава. Стаж его работы в пароходстве - 40 лет.

31 мая на 56-м году на Украине в автотрагедии трагически погиб **Кудрявцев Анатолий Викторович** - бывший старший вахтенный электромеханик судов с атомной энергетической установкой. Стаж его работы в пароходстве - 22 года.

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

