



Судьба по наследству

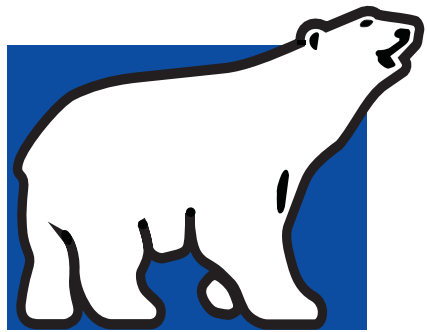
Светлана Чистякова из числа тех кадров, которые долгие годы работают в пароходстве и прошли здесь целую школу развития и становления в профессии, переживали вместе с компанией взлеты и падения, для которых работа - второй дом. В будущем году исполнится 25 лет, как она пришла устраиваться на работу в ММП.

→ Стр. 3

Они уходили молодыми

26 июня в День памяти пехотинцев, погибших во время боевых действий на Кавказе, представители Мурманского морского пароходства побывали в 61-м отдельном Киркенесском Краснознаменном полку морской пехоты Северного флота, дислоцирующемся в поселке Спутник.

→ Стр. 5



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 7
(7659)

8 июля
2013



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Подвиги прадедов здесь не забудут



В июне 2013 года воспитанники детского дома № 5 проводили работу по реставрации захоронения бойцов 10-й гвардейской стрелковой дивизии, охранявших в Великую Отечественную войну подступы к Мурманску в районе реки Западная Лица и погибших здесь в 1942-1944 годах.

→ Стр. 5

День работников морского и речного флота



В преддверии профессионального праздника - Дня работников морского и речного флота в нашей компании состоялось торжественное мероприятие. В этот день чествовали работников и вручали лучшим из лучших заслуженные награды.

→ Стр. 7

Уважаемые работники Мурманского морского пароходства! Дорогие моряки!

От имени правления Мурманского морского пароходства сердечно поздравляю вас с нашим профессиональным праздником - Днем работников морского и речного флота!

Водный транспорт - важная часть единой транспортной системы России. Обеспечивая внутренние и международные пассажирские и грузовые перевозки, водный транспорт способствует укреплению экономики нашей страны. И в этом большая заслуга многих поколений моряков, посвятивших свою жизнь нелегкому труду, навсегда связавших с морем свою судьбу и судьбу своей семьи.

Ваш повседневный труд и верность своему делу заслуживают большого уважения. Ежедневное мужество и выдержка - отличный пример для молодого поколения. Особенно хочется поблагодарить ветеранов отрасли, которые передают молодежи свой бесценный опыт и славные флотские традиции.

От всей души желаю вам крепкого здоровья, счастья, удачи, нескончаемого оптимизма и радостных встреч на берегу! Семи футов под килем!

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



Дорогие друзья!

От имени профсоюзного комитета ОАО «ММП» Российского профсоюза моряков поздравляю всех работников компании с профессиональным праздником - Днем работников морского и речного флота!

Труд моряка всегда пользовался уважением. Еще недавно многие юноши и девушки мечтали стать моряками. Надеюсь, что морская профессия вновь приобретет свою привлекательность с развитием торгового флота России. Каждый из нас, работников профсоюза, на своем месте прилагает все усилия, чтобы моряки и береговые работники морского транспорта были защищены и не чувствовали себя брошенными и одинокими в море несправедливости. Для вас и для нас, работников профсоюза, такие слова и понятия, как морские традиции, взаимовыручка и морское братство, всегда являются определяющими жизненную и профессиональную позицию. Желаю вам и вашим близким здоровья, счастья, удачи и семейного благополучия! Счастливого плавания и семь футов под килем! Пусть ваш труд будет всегда востребован, справедливо оплачен и социально защищен!

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

Наш хронограф



10 августа - 80 лет назад (1933) из Мурманска вышел в сквозное плавание по Северному морскому пути пароход «Челюскин» под командованием капитана В.И. Воронина. Экспедицию возглавил О.Ю. Шмидт.

20 августа - 5 лет назад (2008) поднят Государственный флаг на теплоходе «Заполярье».



В НАДЕЖНОСТИ ОБЛАЖАЛИСЬ



http://pocomet.co.uk

Контейнеровоз японской судоходной компании MOL Comfort, направлявшийся из Сингапура в порт Джидда, 17 июня 2013 года получил повреждения в Индийском океане. В условиях штормовой погоды в корпусе судна образовалась трещина, и оно разломилось надвое. Все 26 членов экипажа, включая 11 россиян, были спасены.

Было принято решение отбуксировать к месту назначения носовую часть контейнеровоза. Буксировка проходила в условиях неблагоприятной погоды. Во время этого процесса оборвался буксировочный трос, после устранения аварии буксировка была продолжена. Что касается второй половины судна - его кормовой части, ее не удалось спасти, и она затонула в Индийском океане спустя несколько дней с момента катастрофы. Вместе с ней ушли под воду 1700 контейнеров и 1500 тонн bunkerного топлива.

Сегодня различные инстанции занимаются расследованием произошедшего. Затонувший контейнеровоз - судно новое, построено в 2008 году. MOL Comfort владеет шестью судами этой

серии. В своем отчете в 2007 году производитель этой серии судов Mitsubishi Heavy Industries (MHI) с гордостью заявлял: «Сталь, из которой сделаны суда, обладает высокой прочностью, что позволяет существенно повысить надежность конструкции корпуса и уберечь контейнеровозы от хрупких разрушений».

Сегодня судовладелец вывел из эксплуатации остальные суда этой серии и приступил к их обследованию. В этом процессе участвует и производитель MHI, и классификационное общество Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK). Пока причины крушения выясняются - случайно это или нет, многие эксперты уже высказали свои предположения относительно ситуации. Версии варьируются, начиная от подрыва судна спецслужбами до просчетов и ошибок в проектировании контейнеровозов и жадности судовладельца, существенно сэкономившего на строительстве. Однако мнения сходятся в одном, что инцидент окажет существенное влияние на мировое судоходство и судостроение и еще больше усилит требования в части безопасности мореплавания.

УДЕРЖАТЬСЯ ЛЮБОЙ ЦЕНОЙ

Владелец - основатель тайваньской судоходной компании Today Makes Tomorrow (TMT) Нобу Су обратился в суд США за защитой от кредиторов в соответствии с американским законодательством о банкротстве. Компания сегодня находится в тяжелом финансовом состоянии: более 17 судов компании арестовано по всему миру по причине больших задолженностей банкам.

Кодекс законов о банкротстве США (Глава 11) позволяет определить план погашения задолженности и оздоровле-

ния бизнеса. На время подготовки плана, который согласовывается с кредиторами и утверждается судом, вводится мораторий на взыскание долгов компанией, который может действовать до 120 дней. Такое приостановление дает должнику отсрочку, в течение которой он может провести переговоры с целью попытки урегулировать свои финансовые проблемы.

«Я хочу, чтобы мои суда зарабатывали деньги в море, чтобы гасили кредиты - заявил основатель TMT Нобу Су. - А действия банков мешают этому процессу».

STX ОБЕЩАЕТ ПЛАТИТЬ

Через потерь и растущие долги вынудили крупного перевозчика STX Pan Ocean заявить о банкротстве в начале июня этого года. В официальном сообщении компании главными причинами произошедшего названы - спад в мировой индустрии судоходства и высокие цены на bunker. Сегодня долги судовладельца составляют порядка 4 млрд. евро.

STX Pan Ocean основана в 1966 году, и является одной из ведущих судоходных компаний Южной Кореи. Штаб-квартира находится в Сеуле. Основной бизнес компании - сухогрузные перевозки. STX Pan Ocean владеет 97 судами и оперирует 249 отфрахтованными судами. Компания входит в судостроительный концерн STX, один из лидеров мирового судостроения, располагающий 18 верфями в восьми странах мира.

STX Pan Ocean накопила огромные долги, к примеру, только немецкому судовладельцу Conti по договору фрахтования компания задолжала около 15 миллионов долларов. С мая 2012 года кредиторы арестовали несколько судов STX Pan Ocean в иностранных юрисдикциях. По данным lloydlists.com, окружной суд США 10 июня издал ордер на арест судна STX Pan Ocean

«New Ambition», балкера дедвейтом 35313 тонн за неоплаченные счета по bunkerу в размере 1 млн. долларов. Еще одно судно компании «New Irene», дедвейтом 72940 тонн, было арестовано в Сингапуре. Балкер «New Giant» арестован в Гисборн.

В июне в арбитражном суде Нью-Йорка решался вопрос о применении к должнику Кодекса законов о банкротстве США (Главы 15), которая защитила бы компанию от ареста судов иностранными кредиторами, поскольку процедура банкротства находится в юрисдикции другого государства.

Пока дело о банкротстве находится на рассмотрении суда, все расчеты STX Pan Ocean со своими кредиторами приостановлены. Но в конце июня компания официально пообещала возобновить платежи экипажам, поставщикам топлива и другим контрагентам, обеспечивающим деятельность судовладельца, как только получит одобрение суда.



http://polit.ru

УДАР ПО ГАЗПРОМУ

Литва арендует у норвежской компании HØEGH LNG плавучую платформу - судно для хранения и регазификации сжиженного природного газа FSRU, которое в настоящее время строится в Южной Корее, сроком на 10 лет. Планируется, что FSRU будет введено в эксплуатацию в конце 2013 года.

FSRU-хранилище станет центральной частью строящегося терминала СПГ

в Клайпеде, который начнет функционировать уже к декабрю 2014 года. Терминал позволит принимать энергоносители с любых судов.

Почти весь импорт энергоносителей в Литву идет из России, в том числе сырая нефть и жидкое топливо, природный газ и уголь. Газпром - монополичный поставщик природного газа предлагает высокую цену за поставляемый ресурс. Для Литвы, как и для многих европейских

стран, очень важно уйти от зависимости от российского газа. Иностранные эксперты считают, что новый терминал поможет это сделать, по крайней мере, полностью сможет обеспечить потребность Литвы в природном газе, что нанесет очередной удар по монополии Газпрома.



Обзор подготовила И. ЮСУПОВА.



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.

С глубоким прискорбием сообщаем, что 16 июня в г. Коврове на 62-м году ушел из жизни Идрисов Абдулла Сафиулович. В мае 2000 года он был принят на должность

2-го помощника капитана в ОАО «Мурманское морское пароходство». В этой должности трудился на теплоходах «Кола» и «Юрий Аршеневский». С 2003 по 2011г. Идрисов - старший помощник капитана теплоходов «Михаил Кузовов», «Адмирал Ушаков», «Капитан Кудлай», «Кандалакша». С 2011 работал в должности старшего помощника, капитана теплохода «Капитан Данилкин».

15 мая на 90-м году в г. Мурманске ушла из жизни Павлюкович Мария Яковлевна - ветеран труда, комендант общежития пароходства.

23 июня на 88-м году в г. Мурманске ушла из жизни Довгошей Надежда Филипповна - ветеран труда, горничная гостиницы «Морьяк».

1 июля на 42-м году после тяжелой болезни ушел из жизни донкерман судов компании Шлячков Олег Владимирович.

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



СУДЬБА ПО НАСЛЕДСТВУ

Работа с людьми требует огромной ответственности и большой самоотдачи. Особенно, когда пришедшие к вам люди связывают с вами свои надежды и ожидания. Здесь нужно уметь вовремя проявлять терпение, участие, внимание и заботу к нуждам человека. А это большое искусство, которому учатся годами. В этом уверена Светлана Чистякова, ведущий специалист по кадрам управления трудовых ресурсов. О ней наш сегодняшний рассказ.

Светлана Александровна из числа тех самых кадров, которые долгие годы работают в пароходстве и прошли здесь целую школу развития и становления в профессии, переживали вместе с компанией взлеты и падения, для которых работа - второй дом. В будущем году исполнится 25 лет, как она пришла устраиваться на работу в ММП.

ПО ПУТИ НАИМЕНЬШЕГО СОПРОТИВЛЕНИЯ

В 1975 году мурманчанка Светлана Чистякова приехала поступать в экономический техникум в Вышнем Волочке, успешно сдала экзамены и спустя два года стала экономистом. Нельзя сказать, что это было мечтой всей ее жизни - просто так сложились звезды. Что касается самого выбора профессии, то она буквально с детских лет росла в бухгалтерии: мама работала бухгалтером, поэтому этот математический дух впитывался с детских лет. И когда возник вопрос, куда поступать, выбор особенно не стоял: решила пойти по пути наименьшего сопротивления.

После учебы Светлана Чистякова осталась жить там же, в Вышнем Волочке, и практически 15 лет проработала бухгалтером: вначале при техникуме, где училась, затем на механическом заводе, а потом на молочном комбинате.

И, наверное, до преклонных лет трудилась бы на этой ниве, бесконечно сводя дебет с кредитами, но жизнь сложилась иначе. После 15 лет жизни в Тверской области Светлана вернулась в Мурманск. Обстоятельства банальны - не сложилась личная жизнь. Здесь на новом месте вместе с детьми пришлось устраивать жизнь заново, практически с нуля.

НОВАЯ РАБОТА

Тянуть на себе двоих детей - занятие нешуточное. И, естественно, что первым делом нужно было решать вопрос с работой.

Куда идти работать молодой, красивой и перспективной женщине, полной жизненных сил, с желанием работать и реализовывать свои амбиции? Конечно же, в



пароходство, которое в то время было большой и значительной структурой, с рядом зависимых контор и подведомственных учреждений. В одно из таких учреждений попала Светлана.

В 1989 году она устроилась в мореходную школу пароходства инспектором по кадрам. В то время школа только начала работать. Она вступила в строй 1-го сентября 1988 года, была предназначена для квалифицированной подготовки рядового плавсостава и рабочих массовых профессий для нужд береговых предприятий и рассчитана на 720 мест.

Работа эта была новая и интересная для молодой Светланы. Приходилось много работать с людьми. Инспектор по кадрам - это первый, с кем встречается работник, когда приходит устраиваться на работу. Здесь без знания психологии и умения налаживать контакт с людьми не обойтись.

МАМА

Умение общаться с людьми передавалось Светлане Чистяковой по наследству. Все, кто работал с ее мамой Ниной Николаевной, единодушно говорят о ее отзывчивости, широте души, умении не огорчать людей. «Она учила нас не только азам профессии, но и в первую очередь отношению к людям», - вспоминает Оксана Ющенко, начальник расчетно-кассового отдела.

«Подход к людям должен быть у каждого бухгалтера в крови, в работе ему необходимы тонкость и понимание. Нина Николаевна обладала этими качествами, находила подход к каждому человеку, старалась помочь», - говорит бухгалтер-кассир РКО Наталья Тыдир.

Нина Николаевна отработала в пароходстве порядка 47 лет. По нынешним меркам - это очень много. Она начала работать в пароходстве с должности оператора МСБ, затем кассиром-инкассато-

ром, затем бухгалтером РКО и так постепенно доросла до заместителя начальника РКО. Одна запись в трудовой книжке - Мурманское морское пароходство.

Такое постоянство и любовь к предприятию исходили в большей степени из собственной семьи. Папа Нины Николаевны - Лахтин Николай Васильевич работал в мурманской конторе «Торгмортранс». Это было одно из подразделений пароходства. В пароходстве бухгалтером работала сестра Мария Николаевна. Брат работал на СРЗ ММФ, которое раньше также имело отношение к нашей компании.

За годы работы Нина Николаевна заслужила множество поощрений - почетные грамоты, медаль «За доблестный труд», медаль «За трудовую доблесть» в честь 60-летия морфлота СССР, премии за различные достижения. Она всегда была активна и энергична, и такой ее помнят коллеги.

И даже сегодня, сидя дома на пенсии, она не перестает проявлять инициативу, но уже на другой ниве. По словам дочери Светланы, мама - главный человек в подъезде, который следит за порядком, знает все телефоны, куда в случае чего нужно обращаться. К ней идут соседи по любым вопросам, доверяют ей ключи, когда куда-то уезжают. Все это говорит о том, что когда человек деятелен, он проявляет себя во всем и для положительного результата ему всегда нужно направлять свою энергию в правильное русло.

«Работа в нашей стране почему-то всегда ставилась во главу угла. Вот сколько помню свою маму - настольная лампа и она за кучей своих бумаг. Придет с работы, поест, приготовит, пол намостит и включает «светофор», - говорит Светлана Александровна. - Бухгалтерия - это адский, временами каторжный труд, которого не видно. Выходных - нет, праздников - нет, работа по ночам снится».

«РКО - это, наверное, самый ажиотажный отдел, куда идут люди со своими просьбами и претензиями, бедами и радостями. Деньги - один из основных вопросов. Денег нет - и уже человек понурый, настроения нет, депрессия».

ПРИВЫЧКА ВЫРАБАТЫВАЛАСЬ ГОДАМИ

Сегодня Светлана Чистякова - специалист по кадрам управления трудовых ресурсов. В ее обязанности входит ведение всех личных карточек береговых работников: здесь все приказы о перемещениях сотрудников по службе, отпуска,

больничные - все вплоть до увольнения. Карточка Т2 отражает всю трудовую деятельность человека. С такой информацией нужно уметь работать с изрядной щепетильностью и аккуратностью, чтобы все было предельно ясно и прозрачно. Люди к ней приходят ежедневно. Вопросов много, но, как говорит Светлана Чистякова, все они решаемы.

Главное, чему научилась Светлана Чистякова от мамы, - это гиперответственное отношение к своим обязанностям: чего-то не успела сделать, по какой-то причине оставила на завтра - душа не на месте, весь вечер мысли только об этом, в голове прокручиваются события прошедшего дня. Завтра предстоит решать вопрос с человеком касательно увольнения - ночь без сна. Может быть, это неправильно, но она по-другому не умеет и уже вряд ли сможет: привычка вырабатывалась годами.

«У нас в кадрах костяк всегда был женский, а все руководители - мужчины. И все как один говорили: «Надо работать!» Все время вспоминаю Юрия Александровича Форфонова, бывало придишь к нему: «Юрий Саня, вот там то-то произошло, так получилось, причина в том-то...» А он в ответ: «Светлана, надо работать. Все это неважно - все равно за все ответишь!» - смеется Светлана Александровна.

Не так давно Светлана Чистякова отпраздновала свой юбилей - 55 лет. Впереди еще как минимум столько же, но главное дело в своей жизни она уже сделала. «У меня двое детей, трое внуков, дважды была замужем. Я все успела», - смеется Светлана Чистякова. Старшие дети живут отдельно: дочь в Мурманске, сын в Петрозаводске, младшая - Татьяна - пока вместе с мамой. Но, как признается Светлана Александровна, не за горами тот день, когда и она выпорхнет из родного гнездышка - такова жизнь.

Светлана Чистякова считает себя человеком счастливым, хотя бы потому, что работа, какой бы сложной она временами ни была, приносит ей удовольствие. И в этом большая заслуга руководства и всего коллектива УТР. «Трудностей не будет там, где хороший коллектив», - говорит Светлана Александровна. Ей в этом плане повезло - с коллегами по цеху отношения сложились уважительные, даже дружественные. Светлана Чистякова говорит, что в их службе атмосфера доброжелательная, даже несмотря на то, что вокруг одни дамы. Здесь тебя всегда выслушают, поддержат, если нужно - совет дадут. И это всегда давало и дает заряд хорошего настроения.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото Д. ВИЛЬЦЕН.

Проектная документация по проекту «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» проходит процесс передачи на Главгосэкспертизу

Об этом 5 июля сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области Юрий Чуйков в ходе брифинга о реализации проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла».

«На сегодняшний день получено положительное заключение Росприроднадзора. Следующий этап - это рассмотрение документов в Главгосэкспертизе. Проектной организацией подготовлено несколько вариантов прохождения железнодорожной ветки. Окончательное решение, насколько варианты соответствуют действующему законодательству, - за Главгосэкспертизой», - подчеркнул Ю.Чуйков.

При этом министр отметил, что процедура сдачи документов на Главгосэкспертизу достаточно длительная,

так как общий объем материалов по проекту составляет более 400 томов.

В ходе брифинга Ю.Чуйков также ответил на вопросы журналистов, связанные с сообщениями о выделении земельных участков Кольского района для реализации проекта.

«Выделение земельных участков в границах муниципального образования Кольский район не относится к полномочиям правительства Мурманской области, а находится в компетенции администрации Кольского района. Выделение нескольких земельных участков под реализацию проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» по территории Кольского района произошло 18 декабря 2012 года», - сообщил Ю.Чуйков.

По словам Ю.Чуйкова, в соответствии с заявлением ФКУ «Ространсmodernизация» для проекта были выделены участки по территориям населенных пунктов Молочный, Тулома, Междуречье, Мурмаши и Кильдинстрой.

«Мы предлагали инициативной группе жителей и депутатам Молочного войти в рабочую группу, где рас-

смотреть, какие меры региональная власть может предпринять в рамках проекта для улучшения социально-экономического положения посёлка. К сожалению, совет депутатов и инициативная группа жителей отказались войти в эту рабочую группу. Однако мы не оставляем надежду на конструктивный диалог», - сказал Ю.Чуйков.

Для справки:

Проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» реализуется на условиях государственно-частного партнерства. За счёт федеральных средств будут строиться объекты железнодорожной инфраструктуры: развитие станции Выходной, железнодорожная ветка на западный берег залива с мостовым переходом, новая железнодорожная станция Лавна, объекты дноуглубления в акватории Кольского залива и база портофлота. У проекта есть государственный заказчик, генеральный подрядчик.

Информация Правительства Мурманской области.



АВИАНАВОДЧИК

Когда-то, прочитав повесть о седом солдате, я решила для себя, что читать и смотреть о войне в Афганистане никогда не буду. Очень больно! Боль переполняет весь организм: и сердце, и нервы, и мысли... По этой причине не смотрю даже фильмы о войне. Но в моих руках оказалась повесть «Алихейль» - подарок мне от автора Юрия Гутяна. Он наш коллега. Работает в паромоводстве в должности капитана-наставника по военно-морской подготовке. Он один из тех, кто принимал участие в составе Ограниченного контингента советских войск в Афганистане.

ЗНАКОМЬТЕСЬ, ПОЖАЛУЙСТА!

В роду Юрия Гутяна большинство мужчин были военными. Родился он в городе Антрацит Луганской области. Из-за службы отца часто приходилось переезжать, менять школы. После окончания 8 классов решил поступать в Нахимовское училище, т.к. мечтал стать моряком-подводником, но родители были против. Втайне от них подросток собрал все необходимые документы, прошел комиссию. Родители вынуждены были смириться с выбором мальчика, но по сложившимся обстоятельствам поступил он в Калининское суворовское военное училище. После суворовского нашел свое призвание в военной авиации, окончив Ворошиловградское высшее военное авиационное училище штурманов. Служил на различных офицерских должностях в Ворошиловградском высшем военном авиационном училище штурманов, ВВС Прибалтийского военного округа, дважды Краснознаменного Балтийского флота, на Краснознаменном Северном флоте. У Юрия Станиславовича крепкая семья. Его жена Светлана мужественно пережила все невзгоды вместе с мужем. В семье выросла дочь Татьяна, подрастает любимая внучка Богдана.

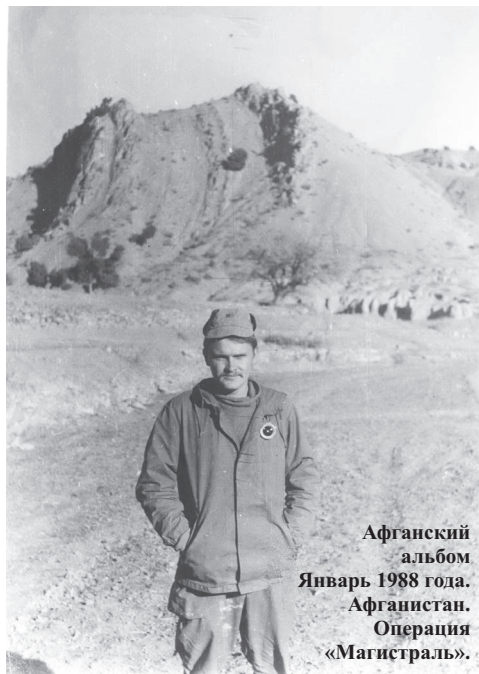
ЖЕСТОКАЯ ПРАВДА ВОЙНЫ

В 1987 старшего лейтенанта Юрия Гутяна отправили в Афганистан на «восполнение боевых потерь», исполнять воинский долг. Но раздумий не было. Приказ есть приказ. Молодой офицер сказал жене, что отправляется в Афганистан, скрыв формулировку и должность. Он проходил службу в составе Ограниченного контингента советских войск в качестве авианаводчика - офицера боевого управления авиации в Баграмской группе боевого управления. Непосредственно участвовал в боевых операциях с частями 108-й мотострелковой дивизии и с 345-м отдельным парашютно-десантным полком.

Уже в первом бою еще совсем молодой офицер столкнулся воочию с горькой правдой войны в Афганистане. Первое впечатление - все очень громко. Сначала увидел взметнувшийся невдалеке тюльпан взрыва, услышал громкое «ба-бах», трескотню «ду-

ховских» и ответных наших автоматных очередей. Не веря в реальность происходящего, вступил в бой и сам, вдруг осознав, глядя на приближающиеся фонтанчики в придорожной пыли, что стреляют-то не куда-нибудь, а именно по нему. Хотя и носил он на плечах офицерские погоны, но всего на четыре года был старше «дембелей». Ни опыта, ни знания особенностей работы в условиях высокогорья еще не было. Пришлось учиться военной мудрости и у старших, и у младших по званию и возрасту.

«Духи» знали в своей стране каждый кустик, каждую пещеру. Они были дома, а наши пришли туда мало того, что незваными, но и с оружием в руках. Для местных жителей, не разбирающихся в большой политике, совершенно безразлично, что ты пришел сюда не по доброй воле, а по просьбе их же правительства. Для них - коль ты пришел незваным - значит, ты враг, а для душманов, ты - враг по определению. Было так: или ты его, или он тебя... Горькая жестокая правда войны!



Чужой беды не бывает. При эвакуации раненых и убитых в горах с наспех оборудованной вертолетной площадки любое изменение в обстановке мгновенно оценивалось, и тут же просчитывались варианты решения задачи. Но стояло «бортам» скрыться за горизонтом, как в голове иногда появлялась пугающая своей откровенностью мысль: «И меня так могут». Однажды душманский снаряд разорвался у самых его ног. Осколки прошли над головой авианаводчика, а сам он потерял сознание. «Ощущение такое, что словно уснул, - возвращается в прошлое Гутян. - Там море, пляж, галька. И просыпаться не хочется - снова почувствовал вонь, гарь».

В тот день под управлением Юрия вертолеты уже выполнили один санитарный рейс, уничтожили душманский крупнокалиберный пулемет с расчетом, а когда был тяжело контужен он сам, все-таки смог обнаружить и уничтожить пусковую установку, которая стреляла реактивными снарядами по позициям полка, организовал посадку вертолета, погрузку в него раненых и убитых. Лишь после этого он потерял сознание уже надолго.

«Дальше помню кусками, - продолжает Юрий Гутян. - Здесь помню, там - нет. Пришел в сознание в вертолете. Первое, что увидел, - нога с раздро-

бленной костью одного из солдат у меня на ботинках». А далее был госпиталь, из которого он, не долечившись, сбежал в свою часть. И вскоре снова был в горах на высоте четыре тысячи метров над уровнем моря.

«САМБО-3»

Такой позывной был у старшего лейтенанта Юрия Гутяна на одной из операций. В Афгане «авианаводчик» - слово волшебное. От него зависела жизнь его товарищей по оружию. На стотысячный контингент советских войск постоянно приходилось всего около 50 авианаводчиков. В их обязанности входила организация взаимодействия наземных войск и авиации, непосредственное управление авиацией в районе боевых действий, доставка грузов и боеприпасов, продуктов и воды. А также эвакуация с места боя убитых и раненых.

Авианаводчик для противника очень важная цель. Они оценивали головы авианаводчиков по высшей ставке. По воле этих офицеров в Афгане на головы «духов» летели бомбы и ракеты, а на помощь нашим солдатам, попавшим в беду, приходили самолеты и вертолеты. Где бы ни находились подразделения 3-го горнострелкового батальона и разведчики 181-го мотострелкового полка, с которым чаще всего работал Юрий, он постоянно вел наблюдение в поисках целей и заранее продумывал различные варианты их уничтожения или оценивал возможность посадки вертолета на необорудованную площадку в условиях высокогорья. Ведь от того, как быстро авианаводчик подберет и оборудует вертолетную площадку, зависела чья-то жизнь.

Участие в бою в его обязанности не входило. Главная задача - работа с авиацией. Но случалось и такое, когда приходилось превращаться в обыкновенного десантника или пехотинца и вести бой наравне с ними. «Мы всегда на передовых позициях - с пехотой, десантом, спецназом - корректировали огонь наших вертолетов и самолетов. Требовался максимум внимания, работали скрытно, старались ничем себя не выдавать. Ведь от «духов» в любой момент можно было ожидать всяких каверз».

«9 РОТА» - ЭТО ВЫМЫСЕЛ ПО БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ

За время службы в Афганистане Юрий Гутян принял участие в 15 крупномасштабных боевых операциях и нескольких небольших. Самой тяжелой из них он считает операцию «Магистраль». Юрий тогда исполнял обязанности начальника группы боевого управления авиацией (старшего авианаводчика) в 345-м отдельном парашютно-десантном полку, где и был тот бой, о котором Федор Бондарчук снял известный фильм «9 рота». Почти все, что увидели зрители, - вымысел его создателей. Из правды осталось лишь название высота 3234. Против 9-й роты воевал полк «Черный аист». Это что-то вроде их бандитского спецназа. По слухам, там начальником штаба был Усама Бен Ладен. В бою принимали участие 39 советских офицеров и солдат срочной службы. Против них - около 400 отборных головорезов. И десантники выстояли в 14 атаках в течение дня и ночи! После Юрий отправил вертолетами шестерых убитых и девять тяжелораненых. По его мнению, с исторической точки зрения весь фильм - это сплошной вымысел с неправдоподобной концовкой. В жизни все было гораздо страшнее, но никто никого не забывал и не бросал.

ЖИВО В ПАМЯТИ

Юрий Станиславович Гутян - кавалер двух орденов Красной Звезды, ордена «Звезда» II степени республики Афганистан, награжден почетным знаком «Воин-интернационалист СССР», «Медалью Не-



стеров», рядом ведомственных медалей и наград общественных организаций, среди которых почетный знак ЦК ВЛКСМ «Воинская доблесть», медаль «За заслуги в патриотическом воспитании молодежи» Всероссийского союза ветеранов Афганистана. Интересно, что один из орденов Красной Звезды Юрий Станиславович получил только в 2006 году, т.е. спустя 18 лет после его награждения.

С 1994 по 2009 год Гутян служил на Северном флоте, на тяжелом авианесущем крейсере «Адмирал Кузнецов». Участвовал в пяти дальних морских походах.

Прошло много лет со времени окончания той войны, но время не способно стереть воспоминания о тех восемнадцати-двадцатилетних парнях, скрежешущих зубами, тихо стонущих или матерящихся от боли со скупой нечаянной слезой на глазах, что лежали неподалеку от наспех оборудованной площадки в ожидании спасительного санитарного вертолета. «Все до сих пор живо в памяти, несмотря на прошедшие десятилетия», - говорит Гутян.

В настоящее время он подполковник запаса, писатель, прозаик, член Союза писателей России. Воспоминания его двадцатилетней давности - это боль и кровь, словно незаживающая рана мучат до сих пор. Вот потому-то он и начал писать книги об увиденном, пережитом, чтобы легче стало на душе, чтобы стихла собственная боль. Потом увлечение превратилось в призвание. В 2009 году вышел морской роман «Боевой режим». В феврале 2011-го состоялась презентация его новой книги - «Алихейль». «Боевые» глазами авианаводчика. Художественная повесть основана на реальных событиях. Читается на одном дыхании. В июне 2012 года вышел 1 том проекта «Книга памяти о ветеранах боевых действий», составленный им по воспоминаниям ветеранов боевых действий, их родных и близких, данным военных комиссариатов Мурманской области. Работы Юрия Станиславовича можно увидеть на страницах альманахов, журналов, газет и в Интернете.

Хотя отправной точкой для творчества Юрия Гутяна и стала война в Афганистане, сейчас в его прозе можно встретить многие грани жизни, где героев объединяет любовь и дружба, море и горы. Повести «Под старой грушей», «Глория», «Звезда из детства» - яркое тому подтверждение. Планов у писателя еще немало, и надеюсь, в скором времени мы познакомимся с его новыми работами.

Валентина КАРЕПОВА.

Фото из архива автора и редакции.





ПОДВИГИ ПРАДЕДОВ ЗДЕСЬ НЕ ЗАБУДУТ

В июне 2013 года воспитанники детского дома № 5 проводили работу по реставрации захоронения бойцов 10-й гвардейской стрелковой дивизии, охранявших в Великую Отечественную войну подступы к Мурманску в районе реки Западная Лица и погибших здесь в 1942-1944 годах.

Основная задача ребят была привести это захоронение в надлежащий вид. Воспитатель Андрей Смирнов и группа из шести мальчишек 14-15 лет жили на берегу реки Западная Лица в походных условиях: спали в палатках, готовили кушать на костре. Ежедневно они выполняли ремонтно-строительные работы.

Перед входом в захоронение была установлена табличка: «Путник. Остановись. Поклонись. Вспомни». Центральный мемориал покрашен и подцементирован. Установлены плиты с именами погибших воинов.

Это задание воспитанники получили от Центра патриотического воспитания молодежи. Вместе с Центром детский дом занимается военно-патриотической работой уже на протяжении 12 лет, последние 6 лет подростки восстанавливают захоронения. По мнению руководителя и воспитателей детского дома, это не только прививает мальчишкам и девочкам уважение к Родине, духовно просвещает, военно-патриотическая программа готовит воспитанников к настоящей взрослой самостоятельной жизни.

Самый первый поход, состоявшийся в марте 2001 года, на остров Партизанский,

был ознакомительный. В годы Великой Отечественной войны на этом острове находились базы двух партизанских отрядов - «Советский Мурман» и «Большевик Заполярья». В первом походе ребята в основном изучали историю заполярных партизан. Первый восстановленный памятник был морякам эсминца «Разъяренный», погибшим в 1945 году при торпедировании корабля. Местные жители выразили свою огромную благодарность детскому дому за работу: это захоронение дорого как память о близких людях и о тяжести Великой Отечественной войны.

Военно-патриотическое воспитание - это еще и очень значимый аспект в становлении личностных качеств самих детей. С юных лет они знают, что такое уважение к старшему поколению и к своей истории. «Ребята все хорошо работают, очень стараются. Я вижу, что они становятся взрослее, многое переосмысливают, учатся, - говорит Андрей Борисович. - Многие наши выпускники продолжают ходить с нами в походы».

Дальнейшие планы воспитанников 5-го детского дома - принять участие в «Рубежах славы-2013». Это областные многокилометровые походы, которые ежегодно проводятся с 2004 года. В походе участвуют ребята из разных школ, училищ и институтов области. Детский дом принимает участие в этом мероприятии седьмой раз. Маршрут лежит через места боевой славы, в пути - целых 9 дней. Ночью - в палатке, а утром, после построения, команды преодолевают назначенное расстояние. За время пути в походах проводят различные конкурсы, такие как: стрельба из пневматического оружия, приготовление пищи на костре, обустрой-

ство бивака, то есть своего жилища. И даже конкурсы на знание истории.

Во время одного такого многодневного похода, когда ребята прошли за день порядка 35 км, с рюкзаками на плечах, вечером,

сидя у костра, уставшие, они сказали: «Прадеды выдержали, а почему мы не сможем?!».

Елизавета ТИХОМИРОВА.
Фотографии предоставлены
А.Б. Смирновым.



ОНИ УХОДИЛИ МОЛОДЫМИ

26 июня в День памяти пехотинцев, погибших во время боевых действий на Кавказе, представители Мурманского морского пароходства побывали в 61-м отдельном Киркенесском Краснознаменном полку морской пехоты Северного флота, дислоцирующемся в поселке Спутник.

Здесь традиционно прошел митинг памяти боевых товарищей, погибших при выполнении воинского долга. Солдаты в форме, маршируя, совершили ритуал, возложив цветы и венки к мемориалу погибших воинов, почтив память героев минутой молчания, салютом и артиллерийскими залпами.

В этот день вспоминали тех, кто погиб в боевых действиях по наведению конституционного порядка во время первой, второй чеченских кампаний, в Дагестане. Это более 80-ти пехо-

тинцев, среди которых были и матерые боевые офицеры, и молодые солдаты-срочники, совсем недавно покинувшие родной дом, своих отцов и матерей. В то время, когда в других регионах царила мирная жизнь, они были в гуще военных событий, выполняли свой долг и приказы командиров, оставаясь верными присяге.

Морские пехотинцы - особый род войск в ВМФ, которому уже более 300 лет. Началось ему было положено во времена Петра I: в ноябре 1705 года его указом был сформирован морской полк. Этот день стал днем рождения морской пехоты России. В ходе

Великой Отечественной войны пехотинцы проявили себя в обороне Москвы, Ленинграда, Одессы, Севастополя, Мурманска, Сталинграда, Новороссийска и Керчи. Немцы называли пехотинцев «черной смертью» за то, что они шли вперед невзирая ни на что, сметая все на своем пути. Точно так же было и при наведении конституционного порядка в

Чечне. Это была война, где был героизм и лилась кровь.

После митинга всех приехавших в этот день в Спутник пригласили в гарнизонный актовый зал, где перед собравшимися военными и гражданскими людьми выступило командование Северного флота со словами благодарности погибшим героям и напутственной речью молодым призывникам, контрактникам, которым сегодня выпала честь служить в морской пехоте и защищать свою Родину.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото автора.





ДЛЯ ВСЕХ, КТО УМЕЕТ ЦЕНИТЬ ВРЕМЯ

«Когда Бог создавал время - он создал его достаточно»
Ирландская поговорка.



http://pravadeneg.ru

Словосочетание «тайм-менеджмент» (по-русски означающее «управление временем») в последнее время все больше входит в обиход. Наверное, потому, что проблемы с правильным распределением времени возникают практически у всех - его элементарно не хватает ни на работу, ни на отдых. На работе ты с утра до вечера выполняешь массу ответственных задач и поручений начальства. А дома домочадцы пристают с домашними делами, друзья, родные, знакомые постоянно теребят по телефону, «аске», «скайпу» по своим важным и не очень вопросам.

Невольно вспоминается песенка из детского фильма: «О, добрый волшебник, ты мне подари свободное время часика три»...

ТАЙМ-МЕНЕДЖМЕНТ: КОМУ ЭТО НУЖНО?

Иногда, в качестве крайней меры, люди записываются на специальные тренинги, тратят время и деньги на то, чтобы научиться этим самым временем эффективно управлять.

Многие разочаровываются в управлении своим временем, пытаются отыскать здесь лекарство от всех своих бед и найти способ решить все свои проблемы, причем сделать это, как говорится, «не напрягаясь». Для кого-то тайм-менеджмент не более чем инструмент достижения целей. И это рационально, если, конечно, действительно помогает человеку достигать его цели. Для кого-то управление временем может быть чем-то большим.

Давайте проведем наглядную аналогию. Пусть перед нами стоит задача проехать на автомобиле расстояние в несколько тысяч километров за несколько дней. Допустим, прямой и легкой дороги нет, воспользоваться услугами чужого транспорта мы не можем, всю поездку необходимо организовать и выполнить самостоятельно.

Что нужно, чтобы выполнить эту задачу? Вероятно, сначала следует хорошенько все спланировать: проложить маршрут, предусмотреть места стоянки и отдыха, составить список того, что надо взять с собой, подумать о возможных проблемах в пути и предусмотреть варианты их решения.

Далее нужно приступить к реализации плана. Подготовить автомобиль, захватить провиант и двинуться в путь. Чем сложнее и продолжительнее маршрут, тем больше вероятность того, что возникнут какие-либо непредвиденные обстоятельства, и заранее составленный план придется корректировать. Тем не менее хорошо составленный план поможет в пути, даже если придется от него отклоняться.

Что важнее в приведенном примере - составление плана или движение к конечной точке? И хотя вопрос в таком виде не очень корректен, тем не менее следует признать, что без второго этапа не обойтись никак, однако если приступить сразу к нему, про-

пустив первый, то риск не доехать до конца маршрута велик.

Так происходит и в рабочей жизни - некоторые люди бросаются на решение задач и достижение целей без какой-либо подготовки. Многие из нас сталкиваются с проблемами, о которых даже и не подозревали, и опускают руки. Хотя некоторые все же оказываются способны достичь цели - обходится это зачастую непомерно дорого. Но еще хуже, когда человек способен только на то, чтобы составлять планы, но не готов осуществлять их. В этом случае даже по чистой случайности достичь успеха невозможно, вернее, возможно, но с такой же вероятностью, как сорвать джек-пот в лотерее. В чем же проблема?

ВРЕМЯ УБИВАЕТ ЛЮДЕЙ

Как ни банально это звучит, но она в нас самих. Более точно - в нашей лени. Именно благодаря ей, а не посторонним людям или факторам, рушатся наши планы, мечты становятся недостижимыми, а тайм-менеджмент «не работает». Лени очень коварна. В борьбе с нами она готова идти на все, и обман - наиболее часто используемое ею оружие. Есть большая разница между тем, чтобы изображать работу, и тем, чтобы работать. Только во втором случае мы можем приближаться к цели, в первом мы обманываем, и это еще хорошо - если кого-то другого, хуже - когда

не можем отказать. В конечном итоге это может завершиться только нервным стрессом, а работа при этом так и останется невыполненной. Оценивайте свои силы рационально - если вам пытаются навязать «лишнюю» работу, которую вы уже не потянете, найдите в себе силы отказаться от нее. Если дело в деньгах, помните, что всех денег не заработаешь.

Берясь за какую-то работу, называйте начальникам реальные сроки. Некоторые, стараясь произвести хорошее впечатление, берутся сделать задание за три дня, тогда как на его выполнение требуется как минимум неделя. В итоге получается халтура, либо задание остается невыполненным в срок.

Никакой затрачиваемый ресурс не окажется достаточным, пока не сработают чисто психологические личностные мотивы, либо пока внешние факторы (контролирующие органы, например) не вынудят функционера исполнять свои обязанности.

Поэтому ищем в работе то, что нравится, то, ради чего хочется вкладывать силы и душу, и работаем с удовольствием.

ПРОСТЫЕ СПОСОБЫ УПРАВЛЕНИЯ ВРЕМЕНЕМ

Никто так не нуждается в отпуске, как человек, вернувшийся из отпуска...

Истина XXI века. Отпуск рано или поздно кончается, вы выходите на работу, а ее,



самого себя. Именно поэтому никакое планирование, хронометраж и все остальные инструменты тайм-менеджмента не помогут человеку, который не готов бороться со своим главным врагом.

В основе основ - самодисциплина, самомотивация и много еще всего с приставкой «само». Только мы сами и никто другой заинтересованы в нашем собственном будущем. И только в наших силах сделать тайм-менеджмент «работающим» или нет. Не забывайте никогда: время убивает людей. Если вы чувствуете, что ваша лень побеждает вас слишком часто - распечатайте эти три слова большим шрифтом и повесьте у себя перед глазами. Лени станет гораздо реже посещать вас, хотя бы потому, что в конечном счете именно вы решаете, позволить ей сейчас взять верх или нет.

РАБОТАЕМ С УДОВОЛЬСТВИЕМ

Другая крайность - нескончаемый работоголизм и неправильный расчет своих сил. Уважаемые коллеги, не берите на себя больше, чем можете взять. Мы часто хватаемся за сверхурочную работу или из-за дополнительных заработков, или потому, что

кажется, навалилось втройне. При этом есть люди, которые, зарываясь в дела, оказываются вымотанными за первые дни работы, а есть такие, которые точь-в-точь в такой же ситуации к концу рабочего дня бодры и активны. Учитывая, что часов в сутках у всех одинаковое количество, в чем же тогда разница?

Нам поможет очень простая система. Но она позволит совмещать много дел одновременно, попробуйте:

1. Привыкаем писать короткий план на неделю. В понедельник записываем все дела, которые нужно будет сделать на неделе, а потом методично распределяем их на все семь дней. Появилось новое дело - вписываем его сразу в свой список и думаем, когда мы его выполним. Старайтесь сочетать дела так, чтобы успевать больше. Если вам, например, нужно выполнить несколько выездных дел - совместите их в один день, тогда все остальные время вы сможете спокойно работать в офисе.

2. Учимся составлять картину дня: план будет работать только тогда, когда вы, как минимум в воображении, убедитесь, что он реалистичен. Представьте себе момент, как вы приехали на работу, чем займетесь сначала, чем - позже, хватит ли вам времени

выполнить все задуманное? Если чувствуете, что дел явно больше, чем времени, - пересмотрите свой график, и накопления стресс-факторов на работе не произойдет. В крайнем случае, стресс будет минимальным, и вы уже не отреагируете на очередное рабочее обращение к вам коллеги крепким словом «про себя», а искренне улыбнетесь в ответ.

3. Стараясь распределять все дела по степени их важности. Если у вас есть два задания, одно из которых нужно выполнить за сегодняшний день, а второе - через неделю, беритесь сначала за первое. Не беритесь сразу за все - вы рискуете не завершить толком ни одного дела. Лучше самую сложную работу выполнять с утра - это самое продуктивное время. А всякие второстепенные дела откладывать на вечер. К тому же ближе к ночи голова начинает хуже работать.

4. Учимся говорить «нет» тем, кто отнимает у вас время. К примеру, если кто-то из знакомых беспокоит вас не по делу, не продолжайте разговор из вежливости. Извинитесь, скажите, что очень заняты и выйдете на связь позже.

Предупредите своих родных и знакомых, чтобы не беспокоили вас попусту в течение дня. Попробуйте выделить им время для общения - к примеру, после восьми часов вечера.

В офисе старайтесь тратить меньше времени на еду, перекуры и пустые разговоры с коллегами. Рабочий день закончится, а вы так ничего и не успеете. Не стесняйтесь просить других, чтобы не отвлекали вас от работы, особенно если у вас ее много.

5. Продумываем регулярный отдых. Несколько коротких отдыхов лучше, чем один долгий. Кроме выходных устраивайте себе маленькие отдыхи в течение дня: перерывы на обед, прогулки в обеденный перерыв, короткие десятиминутные перерывы каждый час работы. Чередование дел - это тоже своего рода отдых. Составить смету, провести переговоры, стонать в канцелярию за почтой. Сделали три дела, но усталости нет, потому что дела все разные: пока составляли смету - работала голова, когда беседовали с контрагентом - подключились эмоции, когда пошли в канцелярию - работало тело.

6. И теперь любим спорт, как это ни банально звучит. Спортивные мероприятия - это вовсе не дополнительная трата времени. Это - отдых, способ развеяться, поднять настроение и приобрести бодрость на ближайший день. Танцы, восточные единоборства, фитнес, зарядка с утра станут отличным дополнением вашему графику - ваше тело обязательно выработает эндорфины, гормоны счастья, это физиология, мимо хорошего настроения точно «не пройдет». А разве не здорово с хорошим настроением приходить на работу?

Времени в сутках, конечно, достаточно, хотя и мало. Но даже этого малого количества достаточно, чтобы совершить очень многое. У людей, чьи успехи гремят на весь мир, и у вас - времени одинаковое количество. Давайте распоряжаться им так, чтобы потом «не было мучительно больно за бесцельно прожитые годы». Осознавая причины и степень рациональности принятия тех или иных конкретных решений, культивируя при этом искреннюю личную симпатию к окружающим вас людям в собственной деловой среде, мы можем достигать значительно большей эффективности. Попробуйте для начала регулярно применять хотя бы п.п.1 и 2 приведенной выше «облегченной» системы тайм-менеджмента - и через год будете с удивлением думать о том, что уже забыли, когда последний раз задерживались на работе. И радостных лиц с самого утра в офисе нашей компании станет значительно больше!

Ольга ХАБАРОВА.

ДЕНЬ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА



День работников морского и речного флота был учрежден 1 октября 1980 года указом Президиума Верховного Совета СССР. И с тех пор ежегодно отмечается в первое воскресенье июля.

В преддверии профессионального праздника - Дня работников морского и речного флота в нашей компании состоялось торжественное мероприятие. В этот день чествовали работников и вручали лучшим из лучших заслуженные награды. Знак «За безаварийную работу на морском транспорте», благодарности от министра транспорта за вклад в развитие отрасли, почетные грамоты СОРОССа, благодарственные письма от губернатора, главы муниципального образования г. Мурманск, благодарности генерального директора компании - это далеко не полный список врученных поощрений.





Зимний рейс в Дудинку

Известно, что Таймыр - богатейшая кладовая цветных и редких металлов. Однако вокруг Норильска с его рудниками и горно-металлургическим комбинатом тундра на тысячи километров! В 1937 году заключенными Норильсклага была построена одна из самых северных железных дорог, связавшая Норильск с портом Дудинка. Но преодолеть путь из Норильска в Дудинку - полдела. Енисей-батюшка зимой напрочь закован льдом, и морской порт Дудинка - эти ворота в мир, замирал. До конца 70-х годов прошлого столетия у нас еще не было мощных транспортных судов, приспособленных к зимней Арктике. Получалось, что у Ледовитого океана огромные богатства, а доступ к ним - проблема.

Таким образом стало понятно, что не обойтись без круглогодичной навигации. Тут и потребовалась помощь и мастерство мурманских моряков. Чтобы доказать возможность зимней навигации, в 1972 году дизель-электроход «Куйбышевгэс» вместе с другими судами совершил зимний экспериментальный рейс на Дудинку. Проводку в Арктике осуществлял атомный ледокол «Ленин». Автор этих строк, в должности третьего электромеханика «Куйбышевгэса», участвовал в том памятном рейсе.

Биография дизель-электрохода «Куйбышевгэс», построенного в 1957 году на Нико-

лаевских верфях, от первой до последней страницы была связана с Арктикой. Но никогда ранее не доводилось его морякам плавать здесь в декабре-январе месяце. Так что наш рейс - это настоящая битва со льдом! Крепко пришлось потрудиться и атомному ледоколу «Ленин» под командой капитана Соколова. К слову, старшим инженером-электромехаником на нем был Виктор Борзых, отработавший несколько лет на «Куйбышевгэсе». Мы радостно приветствовали рослого моряка, когда ледокол брал нас на короткий буксир.

Караван судов постоянно застревал в льдах Карского моря, и атомоход бегал от одного судна к другому, чтобы взять «на усы» и вытащить транспорт в русло канала. Во время одной из таких операций, навалившись кормой, атомный богатырь сделал нам большую дырку в форштевне. Угроза лишиться рейсовой премии заставила ледокольников взяться за ремонт своими силами. На борту «Ленина» в штате были классные электросварщики, доказавшие на деле, чего они стоят! На носу «Куйбышевгэса» соорудили подвесную площадку, наладили прожектора и трудились в три смены... причем в ужасных условиях! Ураганный ветер со снежным зарядом, полярная ночь и крепкие морозы. Без ложного пафоса скажу - это была воистину трудовая доблесть моряков

«Ленина». А выполненная работа оказалась настолько качественной, что дизель-электроход «Куйбышевгэс» плавал с этой заплатой до своего «победного» конца, пока не отправили на гвозди в Испанию.

В Дудинку мы все-таки пробились... Мороз стоял под пятьдесят градусов. Были проблемы с механизмами. Маломощный котел не в состоянии обогреть судно. Жилые помещения сильно остывали, на переборках кают выступал иней. Спасались с помощью 10-киловаттных переносных электрических калориферов производства США. Благо, когда-то возили в Канаду московский цирк, который обогревали с их помощью животных в трюмах. А теперь вот они пригодились и для покорителей Арктики. Аппараты установили в коридорах жилой надстройки, при открытых дверях в каюты. Этим и спасались...

Крепко доставалось палубной команде, руководимой боцманом Юрой Фартушным. Трюмы судна-ветерана закрывались с помощью лючин и брезента. Во что превращался брезент в пятидесятиградусный мороз, можно только представить. В общем, доставалось всем! Было о чем вспомнить!..

В обратный путь загрузились медно-никелевой рудой. Переход до Мурманска был не менее напряженным. Но, вернувшись в порт приписки, мы по праву чувствовали себя победителями. Многие моряки были от-

мечены тогда правительственными наградами. В их числе начальник радиостанции «Куйбышевгэса» - Борис Иванович Лездкан, моряк старой питерской закваски, награжденный орденом Трудового Красного Знамени. Кстати, в апрельском номере «Арктической звезды» за этот год напечатано поздравление почетному полярнику и радисту по случаю его 85-летия.

Завершившийся удачно исторический рейс доказал, что круглогодичная навигация на Дудинку вполне реальна. Однако было необходимо строить специальные арктические суда. Так оно и случилось. Целая серия рудозовозов усиленного ледового класса была создана на верфях ГДР, а позже - Финляндии. Кроме ледокольно-транспортных судов, на верфях Финляндии были спущены на воду три дизель-электрических ледокола с ограниченной осадкой. Они и помогли укротить в зимнее время могучую сибирскую реку от Дудинки до Диксона.

Почти сорок лет минуло с той поры, а как будто вчера спустился по трапу «Куйбышевгэса» на мурманскую землю. За многие годы Арктика с ее белыми медведями, тюленями, моржами и белухами стала привычной и узнаваемой. Увы, теперь она за тысячи миль от нас, ветеранов, и новое поколение осваивает просторы высоких широт. С праздником вас, с Днем морского флота, дорогие коллеги и друзья!

Феликс ЦЫГАНЕНКО.



ВМЕСТЕ МЫ - ОДНА СЕМЬЯ!

Поздравляем вас, коллеги!

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

Дронин Владимир Алексеевич - боцман теплохода «Михаил Стрекаловский»;

Кучинский Николай Павлович - токарь-кладовщик-моторист 1-го класса теплохода «Иван Папанин»;

Лях Людмила Николаевна - комендант группы хозяйственного обслуживания филиала в Санкт-Петербурге;

Неволин Анатолий Александрович - 3-й электромеханик теплохода «Капитан Данилкин»;

Панская Валентина Васильевна - повар 2-й категории теплохода «Павел Вавилов»;

Баранова Ирина Александровна - начальник отдела картографии службы безопасности мореплавания;

Иванюшина Анна Александровна - ведущий специалист службы экономической безопасности управления пароходства;

Козловский Василий Васильевич - капитан танкера «Котлас»;

Шурыпа Григорий Владимирович - 4-й механик теплохода «Кузьма Минин»;

Данилов Александр Владимирович - старший механик танкера «Натали»;

Куликов Сергей Владимирович - матрос 1-го класса теплохода «Виктор Ткачев»;

Куликова Ольга Николаевна - ведущий специалист производственно-финансового отдела;

Антонов Павел Юрьевич - старший помощник капитана теплохода «Грумант»;

Кравченко Валентин Григорьевич - старший моторист-матрос теплохода «Михаил Стрекаловский»;

Миндолин Александр Алексеевич - 3-й механик групповой стоянки танкера «Варзуга» и теплохода «Поларис»;

Куликов Михаил Вячеславович - 3-й электромеханик танкера «Инди-га»;

Шабаров Александр Георгиевич - начальник отдела эксплуатации службы

вспомогательного флота, гидротехнических сооружений и транспорта;

Ющенко Оксана Юрьевна - начальник отдела учета расчетно-кассовых операций и социального страхования.

Вам, родившимся в июле 1953, 1958, 1963, 1968, 1973, 1978 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морской профессии, верность славным традициям орденоносного Мурманского морского пароходства. Крепкого флотского здоровья, семейного счастья и личного благополучия! Пусть жизненные штормы и невзгоды обойдут вас стороной!

В соответствии с положением о поощрении персонала ОАО «ММП» №427/ОД от 21.11.12 юбилеры награждаются Почетными грамотами компании. Наградные документы можно получить в службе кадров (каб. 105, в рабочие дни с 9 до 17, перерыв с 13 до 14). Дополнительную информацию о поощрении работников ОАО «ММП» можно узнать по тел. +7 (8152) 48-11-96; 48-11-90, служба кадров (каб. 105).

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 85-летием

Евстафьева Юлия Васильевича - ветерана труда, моториста плавсостава, проживающего в г. Каргополь Архангельской области. Стаж его работы в пароходстве - 28 лет.

С 80-летием

Горочного Бориса Егоровича - почетного работника морского флота, старшего механика плавмастерской, награжденного медалью «За доблестный труд», проживающего в г. Вологде. Стаж его работы в пароходстве - 31 год.

С 75-летием

Бруханского Вилия Ивановича - мастера судов технологического обслуживания атомного флота, награжденного орденом Трудового Красного Знамени, медалью

«300 лет Российскому флоту» и «Ветеран труда», проживающего в г. Рыбинске. Стаж его работы в пароходстве - 47 лет.

Внучкову Лидию Викторовну - воспитателя детского сада, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 19 лет.

Жданова Игоря Александровича - ветерана труда, начальника бюро научно-технической информации, награжденного медалями «300 лет Российскому флоту» и «За доблестный труд», двумя серебряными медалями ВДНХ, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 36 лет.

Лушик Валентину Михайловну - ветерана труда, старшего инженера службы материально-технического снабжения, награжденную медалью «300 лет Российскому флоту», проживающую в Псковской

области. Стаж ее работы в пароходстве - 28 лет.

Макарову Надежду Ильиничну - ветерана труда, дневальную плавсостава, проживающую в г. Запорожье (Украина). Стаж ее работы в пароходстве - 26 лет.

Соловьеву Нину Григорьевну - ветерана труда, бухгалтера пароходства, награжденную медалью «300 лет Российскому флоту», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 36 лет.

Спиридонова Бориса Николаевича - ветерана труда, старшего электромеханика плавсостава, награжденного медалью «300 лет Российскому флоту», проживающего в г. Ивано-Франковске (Украина). Стаж его работы в пароходстве - 37 лет.

Столярова Виктора Александровича - ветерана пароходства, боцмана плавсостава, проживающего в г. Санкт-

Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 33 года.

С 70-летием

Самоделова Валерия Ивановича - почетного работника морского флота, капитана плавсостава, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 47 лет.

Свирскую Светлану Ивановну - ветерана труда, заведующую архивом, награжденную медалью «300 лет Российскому флоту» и знаком «Отличник архивного дела», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 37 лет

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



Учредитель и издатель:
ОАО «Мурманское
морское пароходство»
г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15.
Главный редактор И. ЮСУПОВА.

Перепечатка материалов допускается только по согласованию с редакцией. Ссылка на газету «Арктическая звезда» обязательна.

Газета зарегистрирована управлением Федеральной
службы по надзору в сфере связи и массовых
коммуникаций по Мурманской области.
Свидетельство ПИ № ТУ 51-00035
от 07.11.2008 г.
Размещение рекламы (8152) 48-10-18.

Адрес редакции: Россия, 183038
г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15.
Телефон редакции и отдела подписки 481-018.
Подписной индекс 52842.
e-mail: press@msco.ru
Газета выходит один раз в месяц.

Тираж 1000 экз. Заказ № 1032.
Подписано к печати 8.07.2013 г.
по графику - 12.00, фактически - 12.00.
Газета отпечатана в ОАО «МИПП «Север»,
Россия, 183624 г. Мурманск,
ул. К. Маркса, 18.
Цена свободная.