



«Экспедиция по нетронутым морям»

В этом сезоне пассажирский теплоход «Полярис» обеспечивает масштабную арктическую комплексную «Экспедицию по нетронутым морям» международного формата, имеющую важное научное и практическое значение для нескольких стран, включая Россию.

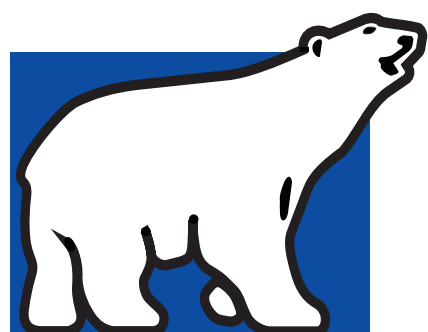
→ Стр. 7

Благодарность через десятилетия

В адрес музея истории Мурманского морского пароходства пришло письмо от женщины, спасенных в 1984 году мурманским судном «Дагестан».



→ Стр. 7



АРКТИЧЕСКАЯ



№ 8
(7660)

28 августа
2013

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Универсальный и экологичный



Л/к «Владимир Игнатьев» вышел в рейс для выполнения очередного задания. Судно будет обеспечивать проведение сейсморазведки в море Бофорта на Аляске и в Чукотском море.

→ Стр. 3

Памятник юнге-адмиралу



13 июля состоялось открытие памятника Валентину Пикуну.

→ Стр. 6

ИННОВАЦИИ В ПРОЕКТАХ: ОПЫТ МУРМАНСКОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА



В августе завершилась реализация крупномасштабного пилотного проекта по испытанию в акватории Баренцева моря уникальной волновой электростанции «ВОЛНЭС-30», принадлежащей компании ОАО «РусГидро». В реализации проекта одна из ключевых ролей была отведена Мурманскому морскому пароходству, которое осуществило транспортировку, монтаж и демонтаж оборудования.

Подробнее об этом читайте на стр. 4-5.

Наш хронограф



8 сентября - 35 лет назад (1978) поднят государственный флаг СССР на теплоходе «Петр Великий» Мурманского морского пароходства.
15 сентября - 110 лет назад (1913) родился известный арктический капитан Дмитрий Николаевич Чухчин.
22 сентября - 74 года назад (1939) организовано Мурманское государственное морское сухогрузное и пассажирское пароходство.



В ГЕРМАНИИ ПРОДОЛЖАЕТСЯ КРИЗИС В СЕКТОРЕ KG

Немецкие судовладельцы под давлением банков вынуждены продавать свои суда. Это позволит банкам выйти из обязательств без потерь по своим кредитам.

С тех пор как начался отраслевой спад (2008 год), банки были осторожны с обращениями взысканий на залоговое имущество, в основном из-за страха вызвать цепную реакцию, которая приведет к еще большему падению стоимости судов. Однако сегодня источники сообщают, что несколько KG, оказавшихся в затруднительном положении, подверглись принудительной продаже своего имущества ниже стоимости кредита. Два банка должны получить 19 миллионов долларов от продажи суэцмаксов.

Немецкая группа Dr.Peters, которая объединяет и управляет множеством мелких KG, сообщила своим инвесторам, что обязана уступить банкам и согласиться с продажей судов, поскольку «отказ будет означать нарушение фидуциарных обязательств и, следовательно, не представляется возможным».

По данным ведущего голландского транспортного издания Nieuwsblad Transport, к началу августа уже 14 KG этой немецкой группы были признаны банкротом судом Гамбурга. Судовладельцы основную причину своих долгов видят в существенном снижении фрахтовых ставок.

АКЦИИ ДОЧЕРНЕЙ КОМПАНИИ В ЗАЛОГ

Греческая транспортная компания DryShips сообщила об убытках во втором квартале 2013 года, которые составили 18,2 млн. долларов. Джорж Эконому, владелец компании, заявил, что DryShips продолжает «держаться оборону от краткосрочных перспектив судоходного рынка». «Стоимость активов компании, кажется, остается на прежнем уровне, но мы пока не ожидаем положительных тенденций на чартерном рынке сухогрузного и танкерного флотов». По словам господина Эко-

ному, компания в этом году сосредоточила свои усилия на сокращении потерь, снизила затраты на строительство новых судов и в настоящее время сфокусировала свою работу в других областях. Чтобы сократить расходы, DryShips заключила два дополнительных соглашения по банковским кредитам, отсрочив основные взносы за счет того, что пообещала акции своей дочерней компании Ocean Rig UDW в качестве дополнительного обеспечения по займам.



http://seashipnews.com/

ГОСУДАРСТВЕННУЮ КОМПАНИЮ ПРИЗЫВАЮТ К БАНКРОТСТВУ

Неважно идут дела у судоходной компании CSC Phoenix, являющейся частью китайского государственного объединения Sinotrans & CSC. В начале июня компания получила извещение от нескольких судовладельцев об отмене чартерных контрактов в связи с тем, что оказалась не в состоянии обеспечить их финансирование. А в середине июля столкнулась с угрозой ликвидации, после того как в суд поступило два ходатайства о банкротстве CSC Phoenix со стороны кредиторов. Им китайский перевозчик задолжал порядка

2 млн. долларов. «Компания станет первой обанкротившейся государственной судоходной компанией, если суд одобрит запрос, - сообщает портал SinoShipNews».

Еще весной CSC Phoenix заявляла, что не в состоянии погасить кредиты и удовлетворить соответствующие интересы банков, так как страдает от тяжелых потерь. Компания шла на переговоры с банками и пыталась найти правильное решение для положительного исхода дела. Сегодня кредиторы призывают перевозчика объявить себя банкротом, чтобы расплатиться с долгами.

В августе, как говорится в источнике, компания China Changjiang Bunker Co подала в суд иск на CSC Phoenix, в котором требует погасить бункеровочные сборы и просроченные штрафы. Суд удовлетворил требования заявителя и заморозил банковские депозиты CSC Phoenix. Между тем дочерняя компания CSC Phoenix - Changjiang Transport Technology также готовит обращение в суд по неоплаченным долгам.



http://sinoshipnews.com

Атомный ледокол с олимпийским огнем «Сочи-2014» на борту выйдет в направлении Северного полюса из мурманского порта 15 октября.

Огонь поместят в специальную лампаду, а судно «окрасят» в фирменные цвета эстафеты. На борту ледокола в путь отправятся и факелоносцы, которым предстоит пройти по льдине последние метры до Северного полюса и зажечь олимпийский факел на макушке планеты.

По предварительной информации, в торжественной церемонии примут участие президент оргкомитета «Сочи-2014»



Дмитрий Чернышенко и представители Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом». Зажжение факела пройдет под музыкальное сопровождение военного оркестра Северного флота ВМФ России.

Источник <http://www.arctic-info.ru>

СПРАВКА

DryShips - греческая судоходная компания, является владельцем грузовых балкеров и танкеров, работающих по всему миру. Обладает контрольным пакетом акций дочерней компании Ocean Rig UDW. Офисы компании расположены в Amaraoussion, Греция.

Ocean Rig UDW - оператор полупогружных нефтяных платформ и буровых UDW, базирующийся в Афинах. Компания имеет представительства и филиалы в Луанде,

Анголе, Абердине, Шотландии, Джерси, Рио-де-Жанейро, Бразилии и Ставангере, Норвегии. Ocean Rig имеет две полупогружные и четыре ультраглубоководные буровые («Ocean Rig Олимпия», «Ocean Rig Миконос», «Ocean Rig Посейдон» и «Ocean Rig Корковадо») платформы. Еще четыре ультраглубоководные буровые находятся в стадии строительства, три из которых будут построены в 2013 году и одна в 2015 году. Компания была создана в 1996 году.

СУДА НА ЛОМ

По сообщению www.lloydlist.com, китайский судоходный холдинг COSCO отправляет на металлолом 13 судов - 9 балкеров и 4 контейнеровоза. По словам источника, пока не известно, какие именно суда должны быть демонтированы, но в COSCO довольно много таких, которые подходят для этих целей. Что касается балкерного флота, то в компании только девять судов эксплуатируются около или свыше 30 лет, еще 22 - более 25 лет, в основном это handysize и handymax балкеры.

Контролируемая государством компания COSCO терпит убытки уже два года подряд, третий год вызовет делистинг с

Шанхайской фондовой биржи (полное прекращение обращений акций на бирже с преобразованием компании из публичной в частную. - Прим.).

В марте COSCO было объявлено, что компания продает свои подразделения, чтобы вернуться к прибыльности. Однако этого не произошло. Потери, вероятно, будут на 70 - 85% меньше, чем годом ранее, но этого недостаточно, чтобы обеспечить прибыльный год. По мнению аналитиков, компании, возможно, придется продать больше активов, скорее всего, свои офисные здания, чтобы остаться на плаву в 2013 году.

СОСТОЯНИЕ И ПРОГНОЗЫ

Крупная южнокорейская судоходная компания Hanjin Shipping предоставила общественности негативные квартальные результаты. Она официально объявила об убытках за 2-й квартал нынешнего года. Потери составляют более чем 72 млн. долларов. Компания пострадала от низких тарифов на контейнерные перевозки.

Как сообщает www.lloydlist.com, руководство компании, забегая вперед, прогнозирует, что «в третьем квартале в контейнерном бизнесе будет некоторый рост объема перевозок, а так как мы входим в пик сезона, сосредоточим наши усилия на увеличении прибыли за счет крупных сделок и снижения затрат».

К южнокорейскому перевозчику присоединяется еще одна транспортная компания, работающая в контейнерном бизнесе, - Neptune Orient Lines (NOL), штаб-квартира которой расположена в Сингапуре. В своих отчетах за второй



http://seashipnews.com/

квартал нынешнего года она также указывает на убытки в размере 35 млн. долларов, несмотря на то, что в первом квартале компания сработала с прибылью в размере 76 млн. долларов.

Страницу подготовила Ирина ЮСУПОВА по материалам информационных агентств.

арктическая звезда

Продолжается подписка на второе полугодие 2013 г. НА ЭЛЕКТРОННУЮ И ПЕЧАТНУЮ ВЕРСИИ ГАЗЕТЫ

Подписка осуществляется во всех отделениях почтовой связи Мурманской области или в редакции по адресу: г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15, каб. 209

Телефон редакции (8152) 48-12-04, e-mail: press@msco.ru

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ И ЭКОЛОГИЧНЫЙ

Л/к «Владимир Игнатьев» вышел в рейс для выполнения очередного задания. Судно будет обеспечивать проведение сейсморазведки в море Бофорта на Аляске и в Чукотском море.

Ледокол был зафрахтован подразделением крупнейшей американской корпорации ION Geophysical - GX Technology - ведущим поставщиком геофизических технологий, услуг и решений для глобальной нефтегазовой отрасли.

Арктика с ее запасами нефти - это крупнейший объект геологоразведки. Специалисты GXT для определения потенциала региона уже долгое время проводят оценку углеводородной системы в Чукотском бассейне США, в море Бофорта (Канада) и в восточной Гренландии. Они разработали передовые программы и используют собственные арктические технологии, ко-

торые обеспечивают более глубокое проникновение в кору Земли и дают точное представление о ресурсных возможностях.

Ледокол «Владимир Игнатьев» не впервые выполняет подобные задания, в том числе и для компании GXT. Одна из сложнейших операций была осуществлена в 2011 году. Экипаж обеспечивал сейсморазведочные работы на восточном шельфе Гренландии, где в сложнейших навигационных условиях проводил сейсмическое судно, буксирующее косу. Данный регион считается одним из крупнейших регионов мира с неразведанными запасами углеводородов и характеризуется мощным ледовым покровом. Плавающие льдины и сплоченные ледовые поля являются основным препятствием для разведки и разработки месторождений. Пробиваясь сквозь прочный покров, экипаж ледокола вынужден был под-

держивать постоянную скорость движения, чтобы не допустить остановки проводимого судна и потопления сейсмической косы.

В мире всего пять таких многофункциональных судна, как «В.Игнатьев», построенных по проекту Arctic Kalvik. Они выполняют функции и ледокола, и морского буксировщика, и судна-снабженца. Удачное конструкторское решение - форма кормы - позволяет ледоколу обеспечивать лучшее поддержание канала. Кроме того, при работе в арктических широтах дополнительный акцент делается не только на безопасность, но и на охрану окружающей среды. Ледокол «Владимир Игнатьев» работает на дизельном топливе, которое отвечает экологическим стандартам проведения работ в Арктике.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото из архива редакции.



И СНОВА САБЕТТА

Вспомогательный флот Мурманского пароходства продолжает участвовать в строительстве порта Сабетта на Ямале.

На днях плавкран СПК 21/35 взял курс в Обскую губу для участия в проекте «Ямал СПГ» (основной акционер «Новатэк» - 80%, Total - 20%). Напомним, что в рамках этого проекта ведется строительство транспортной инфраструктуры - морского порта Сабетта и аэропорта, а также мощностей по производству, хранению и отгрузке сжиженного природного газа на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения. На сегодняшний день уже завершён подготовительный период строительства порта.

Распоряжением правительства РФ от 4 июля 2013 года морской порт Сабетта открыт для захода иностранных судов.

К ТЕМЕ

«Новатэк» не исключает, что осенью может быть проведена еще одна транзакция по продаже доли участия в проекте «Ямал СПГ». Об этом заявил в ходе телефонной конференции финансовый директор «Новатэк» Марк Джетвей.

Как ранее сообщал ИТАР-ТАСС, в июне «Новатэк» и Китайская национальная нефтегазовая корпорация /CNPC/ подписали соглашение о вхождении китайской компании в проект «Ямал СПГ» с долей в 20%. «Новатэк» планирует закрыть сделку по продаже доли участия в проекте до 1 октября 2013 года, заявляла компания.

Китайский инвестор получил свою долю участия за счет сокращения доли «Новатэка» в проекте с 80% до 60%, при сохранении доли французской Total на уровне 20%. Ранее российский независимый производитель заявлял, что готов сократить свой пакет до контрольного (51%). Таким образом, третий соинвестор «Ямал СПГ» может получить в проекте до 9%. Основным критерий для «Новатэка» по привлечению соинвестора в проект - это обеспечение рынков сбыта СПГ.



СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

ГУП ЧАО «Чукотснаб», осуществляющее закупку и поставку топливно-энергетических ресурсов на территорию Чукотского автономного округа, планирует отправить в регион с западного направления 85 000 тонн нефтепродуктов в летнюю навигацию 2013 года. Как и в прошлые годы, основным партнером государственного предприятия по доставке грузов в районы Крайнего Севера является Мурманское морское пароходство.

Транспортировка нефтепродуктов с запада на восток осуществляется из порта Мурманск с использованием танкера-накопителя «Натали» и танкеров для перевозки нефтепродуктов - «Варзуга», «Индига», «Хатанга». Нефтеналивной флот компании начал осуществлять северный завоз в начале июля. На сегодня выполнено уже три рейса из Мурманска в Певек и перевезено свыше 45 тысяч тонн дизельного топлива.

Участие ММП в программе северного завоза топлива ГУП ЧАО «Чукотснаб» предусматривает доставку дизельного топлива из порта Находка в Чукотский автономный округ (восточный вариант). Для этих целей, после выгрузки в порту Певек, танкер «Варзуга» проследовал в порт Находка и начал работу на востоке.

На сегодня «Варзуга» выполняет уже второй из трех рейсов по доставке дизельного топлива из порта Находка в порты Провиденция, Эгвекинот, Анадырь и Певек.

В этом году в восточном секторе Арктики выдалась тяжелая ледовая обстановка. Боль-

шие трудности для прохождения транспортных судов и ледоколов создают тяжелые льды в проливе Вилькицкого, а также многолетний лед Айонского массива в районе Восточно-Сибирского моря. Но несмотря на сложности, экипажи выполняют работу в срок.

В программе северного завоза участвует и сухогрузный флот компании. В конце августа вышел из Архангельска в Певек теплоход «Юрий Аршеневский». На его борту более 2,7 тысячи тонн генерального груза и более 4 тысяч тонн строительных материалов.

К ТЕМЕ

Председатель правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев подписал распоряжение №1389-р об открытии морского порта Певек для захода иностранных судов. Об этом сообщает пресс-служба правительства РФ.

Проект распоряжения разработан Минтранс России в соответствии с пунктом 2 статьи 5 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации». «Данное распоряжение направлено на придание порту статуса международного и позволит принять решение об установлении в порту пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации», - говорится в справке к документу. Реализация распоряжения не повлечет дополнительных расходов из федерального бюджета.

В августе в Архангельск из похода на Шпицберген вернулся буксирный ледокол «Норд» Северного морского пароходства. В Баренцбург он отбуксировал морской буксир-кантовщик «Анатолий Беликов».

Ровно год назад «Норд» доставил на Шпицберген самоходную аппарельную баржу «Пирамида» (22,5 длина, 5,20 м ширина, вес 60 тонн). Этот достаточно сложный объект был доставлен на Шпицберген в целостности и сохранности, несмотря на сложные погодные условия. А обратно в Архангельск «Норд» «привел» для прохождения ремонта буксир «Беликов».

И вот спустя год «Беликова» вернули в порт приписки Баренцбург. Буксировка прошла успешно, этому способствовала не только погода, а в первую очередь умение и профессионализм экипажа буксира «Норд».

В начале августа теплоход Северного морского пароходства «Инженер Трубин» стал участником коммерческой экспедиции «Тюмень - Сабетта - Китай».

Этот уникальный проект создан по инициативе трех субъектов Уральского федерального округа: ЯНАО, ХМАО и Тюменской области при поддержке Российского союза промышленников и предпринимателей. Главная задача экс-

педиции - доставка продукции отечественных предприятий по Северному морскому пути в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

«Инженер Трубин» вышел на трассу Севморпути 1 августа. Маршрут теплохода должен был проходить вдоль северного побережья России до Берингова пролива и затем на юг - с заходом в Петропавловск-Камчатский - и далее в китайские порты. 20 августа «Инженер Трубин» сделал промежуточную остановку в порту Петропавловск-Камчатский.

На судне, имеющем усиленный ледовый класс, работает экипаж, обладающий опытом арктического плавания во главе с капитаном Константином Седько. Арктический участок пути пройден успешно. Северным морским путем сухогруз прошел за 17,5 суток в караване сначала под проводкой атомного ледокола «Вайгач», который провел его через пролив Вилькицкого. Затем от пролива Вилькицкого до мыса Дежнева (Берингов пролив) проводку судна осуществлял ледокол «Таймыр». От берегов Камчатки «Инженер Трубин» взял путь на порт Китая - Тяньцзинь. В конце августа судно находилось в Охотском море между островами Сахалин и Хоккайдо. В сентябре сухогруз проследует обратным курсом через Камчатку на Ямал.

(Начало на стр. 1.)

«ЗЕЛЕНАЯ ЭНЕРГИЯ»

Сегодня во всем мире интерес к возобновляемой энергетике (солнечной, ветряной, геотермальной, гидро- и биоэнергетике) огромен. И не только потому, что с каждым годом количество углеводородного сырья становится меньше. Есть на то веские экологические причины - в отличие от традиционной топливной энергетики возобновляемые источники энергии (ВИЭ) практически не выбрасывают парниковые газы, оксиды серы и азота.

Одной из первых в нашей стране стала развивать проекты, связанные с «зеленой энергией», «РусГидро» - крупнейший энергетический холдинг России. Повышение энергоэффективности благодаря использованию ВИЭ - одна из приоритетных задач компании.

Проект волновой станции рассматривается «РусГидро» как один из самых перспективных и интересных с точки зрения инновационного развития и научно-технического прогресса. К его реализации компания приступила несколько лет назад. Работы по проектированию и изготовлению нового типа энергетического оборудования и конструкции волновой станции проводились в Научно-исследовательском институте энергоустановок (ОАО «НИИЭС»), входящем в структуру «РусГидро». Здесь разработали низконапорную ортогональную воздушную турбину, которая высокоэффективна при реверсивном движении воздуха или воды. Она имеет большие преимущества по сравнению с традиционными капсультными машинами. Ортогональная турбина, вращающаяся в одном и том же направлении, независимо от направления движения воздуха по напорному воздуховоду обладает относительно высоким КПД при быстром изменении не только направления течения, но и перепада давления и скорости воздушного потока, проходящего через нее.

ИННОВАЦИИ В ПРОЕКТАХ: ОПЫТ

Пилотные образцы турбины успешно прошли испытания на Кислогубской приливной электростанции и малой ГЭС «Сенеж». Учеными ОАО «НИИЭС» в течение длительного времени проводились научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, направленные на усовершенствование ортогональной турбины. На базе этой турбины создали несколько объектов, в том числе волновую энергоустановку («ВОЛНЭС-30»), отличающуюся простотой конструкции и достаточно высокой эффективностью.

Волновая электростанция «ВОЛНЭС-30» применяется для преобразования энергии ветровых волн в электрическую энергию. Она состоит из двух элементов - массивной железобетонной опоры с вертикальной стойкой и рабочего блока, включающего в себя пневмогидравлическую камеру с силовым блоком в составе воздушно-напорной ортогональной турбины и генератора с переменной частотой вращения мощностью 30 кВт. Энергия вырабатывается воздушной турбиной, а волна выступает в роли поршня. Преобразование осуществляется с помощью пневмогидравлической камеры, подводная часть которой сообщена с водоемом, а надводная - с атмосферой через напорный воздуховод. Воздушный поток вращает установленную в воздуховоде турбину, кинематически связанную с генератором электроэнергии.

О том, насколько уникальна «ВОЛНЭС-30», рассказал генеральный директор ОАО «НИИЭС» Юлий Шполянский:

«Конечно, это не первый реализованный проект волновой электростанции. Существует множество волновых преобразователей во всем мире - Португалии, Японии, Норвегии, Испании, Южной Корее. Но наша волновая электростанция обладает конкурентными преимуществами по сравнению с имеющимися аналогами главным образом за счет новой воздушной ортогональной турбины. Подобные установки пока нигде не делаются. Поэтому Россия может выйти на передний

план в области использования энергии течений и волн».

ЭТАПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА И УЧАСТНИКИ

«ВОЛНЭС-30» доверили строить специалистам ОАО «ПО «Севмаш», силами которых несколькими годами ранее был создан

пилотный проект ортогональной турбины, установленной и испытанной на Кислогубской ПЭС.

Период строительства был небольшим. Волновую станцию доставили в мурманский порт из Северодвинска. Этим летом приступили к испыт

аниям. «ВОЛНЭС-30», в демонтированном виде с помощью вспомогательной техники - плавкрана Мурманского пароходства ПК-76 погрузили на борт теплохода «Юрий Аршеневский». Затем судно доставило технику в район острова Кильдин (мыс Чаврай). ПК-76 также был направлен в эту акваторию для обеспечения загрузки-выгрузки, а также для монтажа и демонтажа оборудования в открытом море.

Вот что рассказал кранмейстер плавкрана Виталий Осмоловский:

- Работа велась трое суток, в круглосуточном режиме, практически не спали. Все проведенные операции были достаточно сложными, экипаж сработал на пределе своих сил и возможностей техники. Швартовые операции в открытом море - это достаточно сложный и ответственный процесс, волнение моря и ветер создают дополнительные трудности. Даже если нет ветра, накат все равно имеется.



НОВОЕ СУДНО МУРМАНСКОГО БАСУ



Приемка судна в состав флота - событие незаурядное, важное и торжественное. 23 сентября Северный филиал ФГУП «Балтийское БАСУ» (бывший МБАСУ) в присутствии гостей с участием прессы провел презентацию своего нового спасательного плавсредства «Спасатель Кавдейкин».

На мероприятие были приглашены представители государственных и частных морских организаций - Мурманского филиала Российского

морского регистра судоходства, министерства транспорта Мурманской области, ФГУ «АМП Мурманск», ОАО «ММП», ФГУП «Атомфлот», заслуженные капитаны.

Многофункциональное аварийно-спасательное судно «Спасатель Кавдейкин» - второе судно проекта MPSV07, ледового класса, построенное Невским судостроительно-судоремонтным заводом за счет средств федеральной целевой программы «Развитие транспортной си

стемы России на 2010-2015 годы». Оно предназначено для патрулирования, аварийно-спасательного дежурства в районах судоходства, оказания техподдержки и помощи в опасных районах мореплавания, поиска терпящих бедствие судов, спасения и эвакуации людей, снятия с мели, рифов попавших в аварию плавсредств, буксировки, ликвидации разливов нефти, оказания помощи в тушении пожаров на плавучих и береговых объектах и многого другого. Спасательное судно полностью автоматизировано, оснащено самым современным оборудованием. На его борту можно разместить порядка 110 человек, потерпевших бедствие. Здесь имеется отличный госпиталь со всем необходимым медицинским оснащением для оказания экстренной помощи людям. На судне есть сауна, тренажерный зал, удобные каюты - все, что необходимо для комфортного плавания.

Всего по данному проекту планируется построить 4 таких судна. Первое из них - «Спасатель - Кареев» было построено в октябре 2012 года и сдано в эксплуатацию головному предприятию - ФГУП «Балтийское БАСУ».

Ирина ЮСУПОВА.
Фото автора.



МУРМАНСКОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА

В результате плавкран качает, а тяжелое оборудование (одна только железобетонная опора весила 87 тонн) здесь может сыграть роль маятника и еще больше раскачать плавсредство. Погоду буквально ловили. Не подвел и опыт крановщиков. Подобную операцию мы проводили в 2011 году на Варрандее. Там в сложных погодных условиях со дна Печорского моря поднимали 100-тонный плем - арктический подводный перегрузочный терминал.

Большую работу выполнили водолазы российского предприятия «Интераква». Они вместе с монтажниками собирали конструкцию под водой. По словам Виктора Расса, технического директора предприятия, несмотря на все трудности, команда - а это и экипаж плавкрана, и специалисты «Интераквы» - сработала здорово.

По словам инициаторов и разработчиков проекта из ОАО «НИИЭС», так же, как и все остальные участники проекта, ММП оказало весомую помощь в этом деле. Мурманское пароходство руководило всеми логистическими мероприятиями и оказывало всевозможные консультации касательно морских операций и, что немаловажно, подсказало наилучшее для проведения испытаний место установки станции.

Кроме того, во время испытаний ученые института на грузовом борту ПК-76 развернули настоящую лабораторию и прямо на плавкране с помощью высокоточного оборудования тестировали установку. После испытаний волновую станцию демонтировали.

НОВАЯ СТУПЕНЬ ЭВОЛЮЦИИ ГИДРОЭНЕРГЕТИКИ

Почему испытания проходили именно в Баренцевом море? Потому что существует проект строительства Северной ПЭС, совмещенной приливной и волновой электростанции сравнительно небольшой мощно-

сти, которую «РусГидро» собирает- ся построить в районе губы Долгой-Восточной на Кольском полуострове.

Реализация этого проекта началась еще в эпоху РАО «ЕЭС России». Решение о строительстве приливной электростанции обсуждалось на всех уровнях, включая правительство Мурманской области. В Териберке прошли общественные слушания предварительного варианта материалов оценки воздействия опытно-промышленной Северной ПЭС на окружающую среду, уже была одобрена декларация о намерениях строительства ПЭС.

Параллельно со всеми этими процессами в ОАО «НИИЭС» продолжали вести научные работы, и специалисты сделали вывод, что без добавления современных технологий - технологий волновых станций - существующий проект будет не таким эффективным. Новое инновационное решение в прежнюю идею - это необходимое условие для реализации проекта сегодня.

Согласно новой разработке вдоль всего фронта плотины Северной ПЭС со стороны Баренцева моря установят волновые камеры с ортогональными турбинами, которые уменьшат высоту отраженных волн и дадут дополнительную выработку электроэнергии. В целом при увеличении стоимости строительства всего на 7% выработка электрической энергии увеличится втрое.

По словам представителей ОАО «НИИЭС», волновые электростанции смогут работать изолированно от приливных и найдут применение во всем мире. И прежде всего в Атлантике, в Тихом океане, в таких странах, как Франция, Великобрита-



ния, Индия, Австралия, Канада, США (Калифорния), Аргентина и Чили. Кстати, не так давно делегация ОАО «НИИЭС» провела переговоры с чилийскими властями по вопросам развития волновой энергетики. Власти высказали свою заинтересованность во внедрении «чистых» технологий и выразили готовность к участию в совместных проектах. Стороны подписали рамочное соглашение о сотрудничестве в области волновой энергетики.

Кроме того, сегодня Дальний Восток рассматривается «РусГидро» как наиболее перспективный регион для строительства волновых станций. Свойства конструкции ортогональной турбины позволяют ей работать на низких напорах, что характерно для малых рек Дальнего Востока. Существует серьезный спрос на такие гидроагрегаты у локальных энергопотребителей, поскольку с их помощью можно будет эко-

номить дорогостоящее и дефицитное дизельное топливо.

В целом, как говорят сами «русгидровцы», за малой энергетикой в нашей стране большое будущее. Несмотря на широкое развитие ветровой энергетики на Западе и в Америке, эксперты утверждают, что использование энергии океанических приливов и волн для выработки электрической энергии гораздо эффективнее. Сегодня компания рассматривает этот рынок как развивающийся и достаточно интересный для себя и готова инвестировать денежные средства в самые амбициозные проекты. Дальнейшее развитие ортогональных турбин позволит «РусГидро» выйти на рынок микрогидроэлектростанций в области низконапорных ГЭС с установленной мощностью от долей до десятков кВт. В компании считают, что в России для этого имеется большой потенциал.

Ирина ЮСУПОВА, фото автора.

СОБЫТИЕ

20 июля 2013 года в Североморске открыт памятник «Североморцам, не вернувшимся с войны».

Наши отцы и деды в годы Великой Отечественной войны мечтали лишь об одном, что придет День Победы и наступят долгожданный мир и счастливая жизнь без тревог и переживаний. Для достижения этой великой цели они не жалели ни себя, ни даже собственной жизни. Наконец взметнулось над рейхстагом знамя Победы, а вскоре закончилась и Вторая мировая война. Но после ее окончания не для всех

граждан нашей страны навсегда наступила мирная жизнь.

Реалии современности таковы, что войны и локальные конфликты на нашей планете не прекращаются. В силу сосуществования различных политических систем или в угоду амбициям лидеров государств они то затихают в одном месте, то вспыхивают в другом. Корея, Вьетнам, Сирия, Египет, Эфиопия, Ангола, Афганистан -

ШАГНУВШИМ В БЕССМЕРТИЕ

это далеко не полный перечень государств, где довелось воевать гражданам СССР. Более десяти тысяч наших земляков участвовали в локальных войнах и военных конфликтах современности, проходивших в тридцати трех странах, отдавая лучшие свои годы, здоровье, молодость и даже саму жизнь в мирное для нашей страны время.

Распад Советского Союза, недалековидные действия политиков привели к многочисленным военным конфликтам на постсоветском пространстве. Снова боль и страдания, снова кровь, снова нужно кому-то защищать мир в нашей стране и за ее пределами с оружием в руках. Имена новых героев, навечно оставшихся молодыми,полнили скорбные списки.

Во многих городах появляются памятники и мемориалы, увековечивая земляков, до конца исполнивших свой долг, и отдавая дань уважения ветеранам боевых действий. Памятник «Североморцам, не вернувшимся с войны» во флотской столице Заполярья установлен по инициативе североморской городской организации Всероссийской общественной организации ветеранов «Боевое братство» при активной поддержке командования Краснознаменного Северного флота, администрации ЗАТО Североморск и спонсорской помощи промышленной группы «Новик».

В его основе МТЛБ - многоцелевой тягач легкого бронирования с бортовым номером 400. Именно он прошел всю первую чеченскую кампанию с нашими морскими

пехотинцами в качестве командно-штабной машины и является свидетелем многих трагедий и побед. На гранитной плите выбита эмблема ветеранов боевых действий и тринадцать фамилий погибших североморцев, двое из которых - генерал-майор Отраковский А.И. и подполковник Евтюхин М.Н. - герои России (посмертно).

При открытии памятника возле него посадили тринадцать рябин, а чуть раньше высадили кусты сирени, акации, шиповника и роз, что привезли из Карелии родственники погибших воинов и просто неравнодушные люди. Елена Шарапова - мама рядового Валерия Шарапова, погибшего в 2003 году при выполнении боевого задания во время участия в мероприятиях по обеспечению правопорядка и общественной безопасности на территории Северокавказского региона Российской Федерации, от лица родственников североморцев, не вернувшихся с войн мирного времени, сказала: «Так получилось, что не у всех дети похоронены в земле Североморска и даже в Мурманской области. А так хочется иногда постоять над могилкой, поплакать... Теперь нам есть куда прийти, помянуть. Спасибо».

Качают ветвями молодые рябинки, шевеля листочками от легкого дуновения ветра о чем-то перешептываются кусты и радуют глаза частых посетителей белые розы. Все прижилось, зеленеет, а значит, благое дело совершили североморцы, установив памятник.

Юрий ГУТЯН, фото автора.



ПАМЯТНИК ЮНГЕ-АДМИРАЛУ



В субботний день 13 июля сквер у школы № 1 Мурманска на улице Буркова оказался необычайно оживлен. Было дождливо, но от блестящих шевронов руководителей Агентства морского флота России, высшего комсостава Северного флота, капитанов ледокольных и транспортных судов мурманское небо казалось солнечным. Цветы, торжественные мелодии духового оркестра - все говорило об особенностях мероприятия. В этот день открывался памятник Валентину Пикулю.

Инициатором создания памятника стало Общероссийское движение поддержки флота, возглавляемое Михаилом Ненашевым. Основные средства на создание монумента перечислили мурманские флотские организации. Свой вклад в установку монумента внесло Мурманское морское пароходство. Компания обеспечила транспортировку и установку постаментов, а также предоставила своих работников для оказания помощи в подготовительных мероприятиях.

Памятник знаменитому писателю выполнен из бронзы руками мурманского скульптора Александра Арсентьева. Для скульптора - это не первая работа над образом Пикуля. В Мурманске, возле здания областной детской библиотеки, установлен бюст писателю-маринисту, также выполненный Арсентьевым. А нынешний арсентьевский Пикуль сидит на высоком каменном пьедестале с надписью: «Выдающемуся русскому писателю Валентину Саввичу Пикулю», немного ниже - книга и на ней ручка. Смотрит писатель-маринист на Кольский залив, где ни на минуту не прекращается работа моряков. В его позе нет ничего пафосного, но вот лицо - волевое и строгое, как у настоящего литературного адмирала.

Открытие памятника было приурочено к 85-летию со дня рождения талантливого советского писателя, представляющего уникальное явление в художественной литературе нашей страны, связанное с заполярным краем. В торжественной церемонии приняли участие: вдова писателя Антонина Пикуль, представители Общероссийского движения поддержки флота, администраций области и города, руководители Федерального агентства морского и речного транспорта, а также представители подведомственных предприятий Росморречфлота из Москвы и Мурманска.

Первому на церемонии было предоставлено слово заместителю руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Александру Пошиваю, который сказал, что когда человеку открывают памятник, он продолжает жить. А также отметил, что для курсантов морских вузов произведения Пикуля являются базой для воспитания патриотизма и любви к Родине: «Юнга в жизни, ад-

мирал в исторической маринистике, прочным морским узлом связавший прошлое и настоящее».

Эти слова, сказанные Пошиваевым, максимально точно характеризуют Валентина Пикуля. Действительно, если обратиться к биографии писателя, то мы увидим, что вся его жизнь и творчество были посвящены служению Родине.

В 1941 году 13-летний мальчик оказался вместе с матерью в осажденном Ленинграде, где они пережили блокадную зиму. В 1942 г. семья была эвакуирована по Дороге жизни, и мальчик поступил учиться в школу юнг на Соловках. В 1943 году пятнадцатилетний Валентин Пикуль - рулевой-сигнальщик экипажа миноносца «Грозный» Северного флота. На нем он прослужил до конца войны.

В 2011 году скульптор Александр Арсентьев был признан лауреатом премии имени В.С. Маслова, писателя и начальника судовой радиостанции пароходства.

После войны Пикуль решил, что станет писателем, и активно занялся самообразованием, так как знаний, полученных в школе, было недостаточно. Несмотря на настойчивость, литературная деятельность давалась ему непросто. Первые рассказы начинающего писателя были опубликованы в альманахе «Молодой Ленинград», а вскоре вышел в свет его первый роман «Океанский патруль». В нем автор рассказал о борьбе с фашистами в северных морях во время Второй мировой войны. Книга получила высокую оценку читателей, и Пикуль был принят в Союз писателей СССР. За 40 лет литературной деятельности он создал около 30 романов и повестей. Писатель неоднократно становился лауреатом различных литературных премий. Тираж его произведений достигает 500 миллионов экземпляров.

Имя Пикуля хорошо знакомо мурманчанам, ведь роман «Из тупика» посвящен истории нашего города. Антонина Ильинична, вдова писателя, в своем выступлении рассказала, что Валентин Саввич всегда мечтал уехать из Риги на Север, так как здесь, по его мнению, люди правдивые, честные и на них всегда можно положиться. И не случайно Мурманск стал первым городом, где установлен памятник автору любимых нами произведений. Все выступающие на церемонии отметили значение творчества писателя для воспитания молодежи и лично для каждого, ведь советская молодежь формировалась на книгах Пикуля. Его романы и повести были самыми зачитанными, их передавали из рук в руки.



Историю теплохода «Старый большевик» Мурманского пароходства, участвовавшего в доставке военных грузов из США в Россию и совершившего подвиг в составе конвоя PQ-16, писатель увековечил в романе «Реквием каравану PQ-17». Особой популярностью у моряков пароходства пользовался цикл романов, посвященных истории нашей страны: «Пером и шпагой», «Слово и дело», «Фаворит» и др. 7 марта 1984 года решением общесудового собрания писатель-моряк Валентин Пикуль принят в почетные члены экипажа дизель-электрохода «Наварин». Решение подписали капитан Валентин Джохадзе, первый помощник капитана Александр Стах и секретарь комсомольской организации Владимир Мацуев. Это решение до сегодняшнего дня хранится в домашнем архиве Пикуля. Копию его Антонина Ильинична передала нашему музею. Так писатель стал членом нашей компании.

7 марта 1984 года решением общесудового собрания писатель-моряк Валентин Пикуль принят в почетные члены экипажа дизель-электрохода «Наварин».

Кроме того, большая работа при создании памятника была проделана боцманом теплохода «Клавдия Еланская» Евгением Терещенковым. При жизни писателя он был неоднократно гостем Валентина Саввича и после его кончины продолжает дружить и поддерживать его семью.

После закрытия торжеств у памятника присутствующие были приглашены в театр Северного флота, где для них актеры театра подготовили театрализованное представление, посвященное жизни и творчеству знаменитого писателя.

**Валентина КАРЕПОВА.
Фото Д. ВИЛЬЦЕНА.**



Антонина Пикуль, вдова В.С. Пикуля

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 8 июля на 65-м году в п. Мурмаши ушла из жизни **Кленкова Любовь Федоровна** - ветеран труда, почетный донор России, дневальная на судах пароходства.

27 июля на 87-м году в Санкт-Петербурге ушел из жизни **Захаров Василий Васильевич**, капитан Мурманского морского пароходства, ветеран труда. Василий Васильевич отработал в компании более 33 лет.

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



БЛАГОДАРНОСТЬ ЧЕРЕЗ ДЕСЯТИЛЕТИЯ

В адрес музея истории Мурманского морского пароходства пришло письмо следующего содержания: «Здравствуйте! Мы хотим поблагодарить смелых и мужественных моряков из экипажа парохода «Дагестан», которые спасли нас. Это случилось 4 ноября 1984 года, когда я и моя подруга Лоу потерпели бедствие в Аланском море у берегов Швеции. Течение воды и сильный встречный ветер не позволили подвести нашу лодку к берегу, и нас на долгое время отнесло в море. Корабль, который для нас был спасительным, назывался «Дагестан» и принадлежал Мурманскому морскому пароходству. Экипаж проявил большую заботу о нас, страдающих гипотермией и голодных. Мы бесконечно благодарны, что выжили. Мы получили вторую жизнь, но никогда не имели возможности поблагодарить тех великодушных людей. Через несколько недель после событий и выписки из госпиталя мы посетили советское посольство в Стокгольме, чтобы поблагодарить экипаж по факсу. Сейчас, осенью, мы планируем поездку в Россию, возможно, в Санкт-Петербург, и хотим встретиться с моряками, спасшими нас, и передать им подарок. Кто работал в 1984 году на мурманском корабле «Дагестан», кто помнит этот случай? Вот одна из фотографий того времени, на которой мы - Хелена Рундквист и Лоу Оберг. Это после нашего спасения 4-го ноября 1984 года, когда мы пребывали в шведской больнице. Отзовитесь, пожалуйста! Мы с нетерпением ожидаем встречи с Вами, пожалуйста, свяжитесь с нами по нашим электронным адресам: helena@hak.nu, darinafilipova2x25@gmail.com С благодарностью и уважением!

Хелена Рундквист Själagårdsgatan 10, 111 31 Stockholm Швеция».

«Арктическая звезда» от 16 ноября 1984 года в материале под заголовком «Моряки пришли на помощь» подробно рассказала о произошедшем. В публикации говорилось: «Экипаж нашего теплохода еще раз подтвердил человечность и бескорыстность советских моряков. В Ботническом заливе в четырнадцати милях от берега в сложных метеорологических условиях моряки обнаружили и приняли на борт для оказания медицинской помощи двух шведских гражданок в возрасте девятнадцати лет: Хелену Сузанну Рундквист и Анн Шарлоту Оберг - жительниц Стокгольма. Вышедшие на прогулку в небольшой лодке и потерявшие двигатель, они в течение двух суток дрейфовали в море. Мимо проходило много судов, часть из них в непосредственной близости, но только мы оказали помощь.

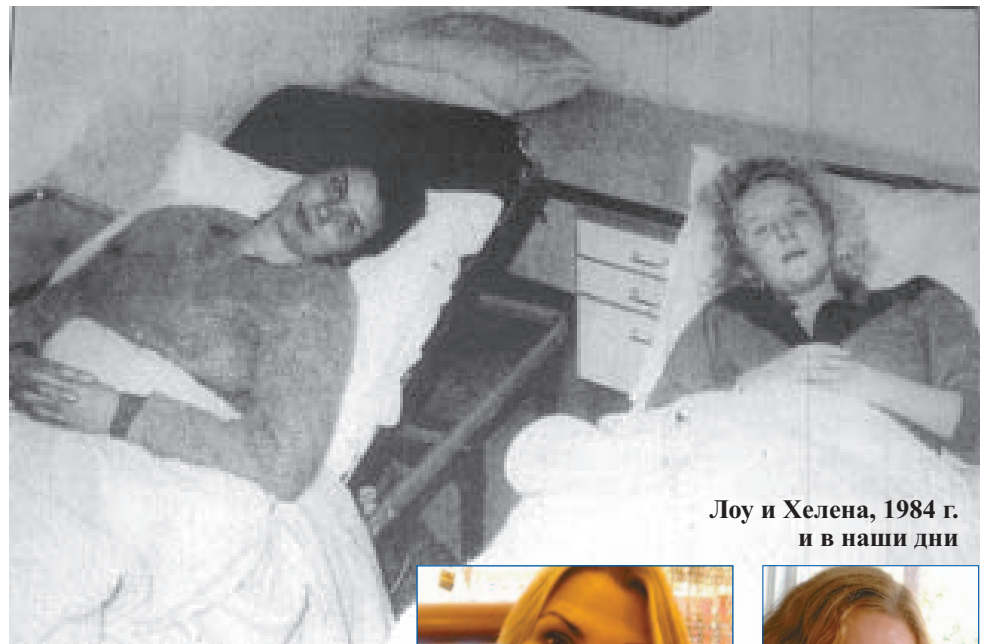
Экипаж, руководимый капитаном В.М. Кузьменковым, показал четкую организацию службы в условиях ограниченной видимости. Хорошую выучку показала группа спасения, возглавляемая старшим помощником капитана П.А. Сорокиным. Высокий профессионализм проявил судовой врач В.Ф. Волошин. Помогли девушкам доброта и теплота буфетчицы М.Ф. Свист и дневальной Л.Ф. Алатыревой. При передаче шведским властям в районе маяка Свартклуббен спасенные горячо поблагодарили советских моряков».

А через некоторое время в адрес министерства морского флота и экипажа теплохода «Дагестан» поступила радиogramма следующего содержания: «Шведская морская спасательная служба выражает восхищение действиями капитана и экипажа советского судна «Дагестан», которые 4 ноября 1984 года спасли жизни двум шведским девушкам. С наилучшими пожеланиями КЕЛЛ ПЕСЛО, капитан».

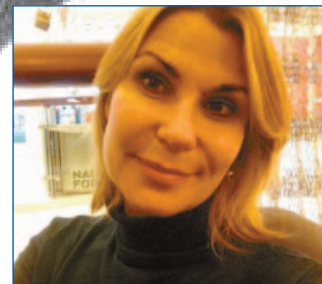
Я смогла созвониться с автором публикации Игорем Станским. Последние годы он работал старшим механиком на судах пароходства. Недавно вышел на пенсию. Он помнит о том происшествии. Тогда он работал первым помощником капитана на теплоходе «Дагестан». Все претензии пограничные службы предъявили ему и капитану, даже публикация в «Арктической звезде» была задержана до появления благодарности от шведской стороны.

вдали от Мурманска, кого-то уже нет на этой земле. Но повзрослевшие шведские девушки помнят тот счастливый день и через всю свою жизнь пронесли благодарность морякам экипажа теплохода «Дагестан». И сейчас они пытаются найти тех, кто подарил им жизнь, чтобы отблагодарить их. Надеюсь, что с нашей помощью встреча эта состоится!

Валентина КАРЕПОВА.



Лоу и Хелена, 1984 г. и в наши дни



С тех пор прошло почти 30 лет. Еще в 1988 году «Дагестан» был выведен из состава флота Мурманского пароходства. У членов его экипажа судьбы сложились по-разному. Кто-то живет на пенсии

ЭТА УДИВИТЕЛЬНАЯ АРКТИКА!

«ЭКСПЕДИЦИЯ ПО НЕТРОНУТЫМ МОРЯМ»

Практически все морские операции, в которых участвует пассажирский теплоход Мурманского морского пароходства «Полярис», уникальны по своему назначению. В этом сезоне судно обеспечивает масштабную арктическую комплексную «Экспедицию по нетронутым морям» международного формата, имеющую важное научное и практическое значение для нескольких стран, включая Россию.

В конце июля теплоход «Полярис», принадлежащий Мурманскому морскому пароходству, доставил на Землю Франца-Иосифа научную экспедицию. Сотрудники National Geographic, Русского географического общества и национального парка «Русская Арктика» и представители еще нескольких научных учреждений из России, США и Испании провели на архипелаге в общей сложности 5 недель. Срок окончания экспедиции 1 сентября. В течение этого времени ученые исследовали все обилие флоры и фауны островов, входящих в архипелаг, оценивали состояние экосистемы территорий и определяли, какие изменения произошли с конца 1800-х годов, когда первые научные экспедиции посетили эти земли.

Во время экспедиции осуществлялась съемка документального фильма о природных чудесах, встречаемых в этих местах. Кроме того, в составе участников были представители музейного дела. На некоторых островах архипелага создавались экспозиции под открытым небом.

Своими впечатлениями участники экспедиции непрерывно делились в сети Интернет. Вот что опубликовали на сайте National

Geographic (www.nat-geo.ru) Люси МакНил и Пол Роуз:

«Мы совершили 160 погружений, бесчисленные высадки на землю и прогулки по ледникам, преодолели сотни километров в надувных лодках и тысячи морских миль на корабле, чтобы найти новые колонии моржей, новые виды растений и раскрыть тайны полярной геоморфологии; мы поставили 19 камер с дистанционным управлением на высоте более 390 м; ночами мы трюлили и собирали со дна планктон; днем мы подсчитывали птички колонии, ездили в исторические места и обнов-



ляли научные данные; мы посетили и задокументировали научные станции советской эпохи, которые из заброшенных комплексов превратятся в наследие; мы зафиксировали результаты климатических изменений, проводя детальную фотосъемку; мы влюбились в красивые хижины исследователей-предшественников, а наша команда микробиологов собрала тысячу литров морской воды с образцами, открав 1013 новых вирусов!»

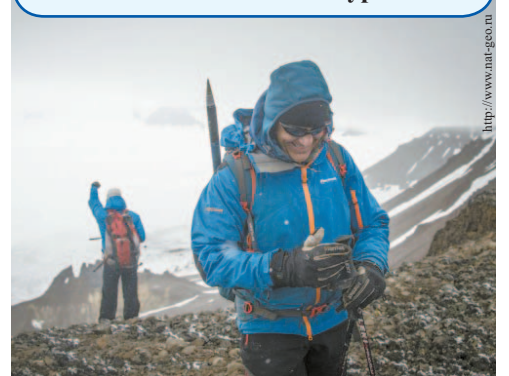
О том, что будет делать с собранным в экспедиции материалом, поведала российская сторона.

- Мы планируем выпустить документальный фильм, чтобы поделиться опытом, полученным в экспедиции, - рассказала Ирина Скалина, заместитель директора национального парка «Русская Арктика» по экологическому просвещению и туризму. - На веб-сайте национального парка будет раздел для детей с историей о приключениях котенка на полярных островах.

Судно «Полярис» уже не первый раз участвует в подобных проектах. В прошлом году теплоход обеспечивал масштабную экспедицию Русского географического общества на ЗФИ, целью которой была ликвидация опасного мусора, скопившегося на архипелаге. Данное мероприятие было организовано по поручению президента РФ Владимира Путина. А затем судно обеспечивало работу ученых на Новосибирских островах, где был выполнен комплекс палеогеографических и палеонтологических, мерзлотно-геологических, зоологических (животный мир, орнитология) и биогеографических исследований, оценены параметры криогенных процессов, выполнены экологические и методические работы.

Выходу «Поляриса» в нынешний рейс предшествовала большая подготовительная работа. Был проведен комплекс технических мероприятий. Некоторые пассажирские помещения в короткие сроки были переоборудованы для нужд экспедиции. Теплоход «Полярис» - судно круизного типа, оснащенное современ-

Земля Франца-Иосифа - крайняя точка России в Арктике и крайняя северная точка, которая находится всего в 9 градусах от Северного полюса. Населены людьми только два острова, входящие в архипелаг, - остров Хейса и Земля Александры, на которой расположена пограничная застава ФСБ России «Нагурское».



ной техникой. Здесь созданы все условия для комфортного проживания пассажиров: отдельные, двухместные каюты VIP и эконом-класса со всевозможными удобствами, библиотека, музыкальный салон с баром, ресторан, салон отдыха, сауна, бассейн, дайвинг-центр.

- «Полярис» идеально подходит для полярных экспедиций в Арктику и Антарктику. Размеры и осадка судна позволяют заходить в небольшие бухты, достаточно близко подходить к берегам для высадки членов экспедиции. Плавание в этих широтах достаточно сложное: участки чистой воды чередуются с остатками ледовых полей, айсбергами, отдельно плавающими льдинами. Однако судно имеет ледовый класс и прочный корпус, что обеспечивает безопасность арктического плавания, - рассказал директор по судостроению ОАО «ММП» Александр Прокофьев.

Ирина ЮСУПОВА.



Здравствуй, друг!

Здравствуй, друг! Вот и встретились мы снова. Прошло-то всего два месяца, как расстались, а сколько воды утекло, сколько всего произошло!

Отпуск - хорошая вещь, нечего сказать. Особенно когда он такой длинный, как у нас, северян, и проводишь его летом на юге. Правда, почему-то с каждым годом все сильнее жара донимает и солнце обжигает кожу...

Впрочем, тебе это трудно понять. Сколько лет прошло, как ты крайний раз радовался волнам южных морей? Небось, и позабыл уже, каково это? А ведь мы оба родились на юге, постигали азы военной науки и показывали, на что годны, на Черном море! Правда, теперь за долгие годы службы и Заполярье тоже стало родным. Даже успели полюбить бесконечно длинные зимние ночи и вечный летний день...

Знаешь, а я часто вспоминал о тебе. Ведь мы так долго служим вместе, что без тебя уже и не могу представить своей жизни!

...Хм, даже не знаю, почему так произошло?

Может быть, оттого, что ты протянул руку помощи в один из самых сложных моментов жизни, когда забросила судьба меня вместе с семьей в продуваемое всеми ветрами Видяево, без денег, без жилья, с позорным для офицера статусом беженца, и в течение недели все проблемы были решены? Каюсь, мне, абсолютно сухопутному человеку, поначалу ты показался совершенно чужим и непонятным. Вплоть до того, что несколько раз порывался бросить все и уйти на «гражданку». Но ты своим терпением помог мне вновь обрести себя... уже в качестве моряка. До сих пор не могу понять, как тебе удалось это? Ведь до первой нашей встречи я отслужил уже десяток лет в Военно-воздушных силах и даже успел познакомиться, а о службе в Военно-морском флоте лишь в книжках читал да в кино видел!

...Наверное, смог затронуть какие-то струны в моей душе, и среди суровых служебных будней я вновь стал замечать прекрасное.

Может, это потому, что мы оба романтики? Вот признайся: ты ведь, как и я теперь, тоже больше всего на свете любишь море, небо, полеты и дальние походы? Не поверю, что можешь спокойно смотреть по ночам на искры планктона в рассекаемых носом корабля волнах, на сверкающую серебром лунную дорожку, убегающую к горизонту, или что у тебя не захватывает дух при виде самолета, взлетающего с палубы

и устремляющегося в небесную синь, раскинувшуюся над бескрайней гладью моря!

Молчишь... А, впрочем, ты никогда и не отличался многословием. Хотя, если честно, то и зря - голос твой, по-мужски басовитый и громкий, звучит довольно приятно!

Послушай, я даже и не надеюсь на положительный ответ, но все-таки интересно: а вспоминал ли ты обо мне хотя бы раз за

время моего отпуска? Экипаж-то у нас немаленький, вон сколько человек пробегает за день по бесконечным лабиринтам твоих коридоров, и каждый со своими мыслями, со своими чувствами!

...Ладно, хватит сентиментальничать. Вон уже и трап показался. Отпуск остался позади, а впереди очередной год службы, и каким он будет - покажет время.

Ступив на палубу, я отдал честь и мысленно по-военному поприветствовал авианосец: «Здравия желаю, «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов»!»

Юрий ГУТЯН,
сент. 2006 года.
Кольский залив.



ВМЕСТЕ МЫ - ОДНА СЕМЬЯ!

Поздравляем вас, коллеги!

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

Попов Станислав Евстафьевич - электрик 1-го класса - моторист 2 класса теплохода «Михаил Кутузов»;

Лебединский Александр Алексеевич - главный механик теплохода «Грумант»;

Павлов Геннадий Федорович - донкерман - моторист танкера «Котлас»;

Мельниченко Владимир Владимирович - капитан теплохода «Адмирал Ушаков»;

Гераскина Ирина Владимировна - инженер-программист 1-й категории службы информационных технологий департамента безопасности мореплавания;

Гнилозубенко Виталий Иванович - матрос 1-го класса теплохода «Северная Земля»;

Петухов Александр Валентинович - старший моторист - матрос 2-го класса танкера «Индиго»;

Кокко Игорь Георгиевич - старший моторист ледокола «Владимир Игнатьев»;

Кохно Виктор Николаевич - старший матрос - лаборант центра по подготовке и переподготовке кадров управления трудовыми ресурсами;

Вашенко Игорь Владимирович - боцман теплохода «Грумант»;

Шамберин Анатолий Александрович - донкерман - моторист танкера «Индиго»;

Соколов Сергей Михайлович - токарь - кладовщик - моторист 1-го класса теплохода «Александр Суворов»;

Кривоногов Дмитрий Сергеевич - старший моторист - электрогазосварщик теплохода «Павел Вавилов»;

Шкрябина Ольга Сергеевна - ведущий специалист департамента бухгалтерского учета и отчетности;

Кузнецов Антон Михайлович - старший механик теплохода «Клавдия Еланская»;

Бояркин Евгений Сергеевич - ведущий специалист службы вспомогатель-

ного флота и гидротехнических сооружений и транспорта департамента эксплуатации береговых объектов и вспомогательного флота.

Вам, родившимся в августе 1943, 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 юбиляры 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

Тихомирову Веру Михайловну - ветерана труда, няню ясли-сада пароходства, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 36 лет.

С 80-летием

Гореву Валентину Андреевну - ветерана труда, завхоза детского сада № 22, награжденную медалью «300 лет Российскому флоту», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 28 лет.

Губину Антонину Павловну - ветерана труда, уборщицу службы материально-технического обеспечения, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 38 лет.

Кожухову Валентину Ивановну - ветерана труда, старшую горничную гостиницы «Моряк», проживающую в Пензенской области. Стаж ее работы в пароходстве - 22 года.

С 75-летием

Волкову Людмилу Николаевну - ветерана труда, старшего инженера информационно-вычислительного центра пароходства, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 23 года.

Герасимова Анатолия Павловича - ветерана труда, трубопроводчика базы технического обслуживания флота, награжденного медалью «300 лет Российскому флоту», проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 38 лет.

Жданова Виктора Петровича - ветерана труда, старшего котельного машиниста, проживающего в г. Старая Русса Новгородской области. Стаж его работы в пароходстве - 33 года.

Зиненко Анну Петровну - ветерана труда пароходства, воспитателя детского сада № 40, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 26 лет.

Мякова Юрия Петровича - ветерана труда, первого помощника капитана, награжденного медалями «За доблестный труд» и «300 лет Российскому флоту», проживающего в г. Апшеронске Краснодарского края. Стаж его работы в пароходстве - 36 лет.

Рыжкову Римму Александровну - ветерана труда, бухгалтера службы материально-технического обеспечения, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 31 год.

Свирелкину Валентину Сергеевну - ветерана труда, помощника воспитателя детского сада № 30, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 21 год.

Тучкова Алексея Федоровича - ветерана труда, боцмана плавсостава, проживающего в городе Выборге Ленинградской области. Стаж его работы в пароходстве - 33 года.

Тимофеева Виктора Васильевича - ветерана труда, старшего механика плавсостава, награжденного знаком «Лучший рационализатор», проживающего в г. Пскове. Стаж его работы в пароходстве - 36 лет.

Хоменко Жанну Михайловну - техника-контролера базовой электрорадионавигационной камеры, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 17 лет.

С 70-летием

Станского Игоря Ивановича - ветерана труда, старшего механика плавсостава, награжденного медалью «300 лет Российскому флоту», проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 40 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 № 1289.
Подписано к печати 28.08.2013 г.
по графику - 12.00, фактически - 12.00.
Газета отпечатана в ОАО «МИПП «Север»,
Россия, 183624 г. Мурманск,
ул. К. Маркса, 18.
Цена свободная.