



Памяти друга

Видимо, участь у меня такова - писать о друзьях и коллегах, когда они уходят из жизни. В июле скончался после тяжелой болезни старший механик парокходства Леонард Георгиевич Зозуля. Однако печальное известие пришло ко мне лишь на днях. Хотя и было нехорошее предчувствие: Леонард, проживавший в Мурманске, не отвечал на мои звонки из Киева. Сказать о нем добрые слова памяти я должен как друг и соплаватель последних лет его морской одиссеи.

→ Стр. 4

С днем рождения, «Моряк»!

6 ноября исполнилось 40 лет со дня открытия гостиницы «Моряк». За несколько десятилетий работы у гостиницы появился круг постоянных клиентов, налажен процесс заселения и обслуживания прибывающих гостей, и неизменным остается главное качество персонала - заботливое и внимательное отношение к каждому постояльцу.

→ Стр. 7



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 11
(7663)

29 ноября
2013



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Северный завоз завершен



Танкер «Индиго» завершил завоз дизельного топлива в арктические порты, расположенные на трассе Северного морского пути. 16 ноября судно выгрузило в порту Певек заключительную партию нефтепродуктов, которые перевозились по договору с ГУП ЧАО «Чукотснаб».

→ Стр. 3

В ММП улучшили финансовые результаты



27 ноября в Москве состоялось очередное заседание совета директоров ОАО «Мурманское морское пароходство», на котором были рассмотрены результаты работы Общества за 9 месяцев 2013 года.

→ Стр. 5

В МУРМАНСК ВОЗВРАТИЛСЯ Л/К «ВЛАДИМИР ИГНАТЮК»



Судно пришло к заполярным берегам в ноябре, после успешного завершения работы на Аляске. Практически 6 месяцев экипаж обеспечивал проведение сейсмической раз-

ведки по заказу компании GX Technology, входящей в структуру крупного американского холдинга ION Geophysical.

Подробнее об этом читайте на стр. 2.

Наш хронограф



17 декабря - 90 лет назад (1923) создана экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН). Много лет Мурманский экспедиционный отряд аварийно-спасательных и производственно-технических работ (ЭО АСПТР) работал в составе Мурманского морского пароходства.

31 декабря - 25 лет назад (1988) на баланс пароходства принят атомный лихтеровоз «Севморпуть».



В МУРМАНСК ВОЗВРАТИЛСЯ Л/К «ВЛАДИМИР ИГНАТЮК»

(Начало на стр. 1.)

За 2 месяца до начала рейса ледокол находился в Суве (Фиджи), где прошел необходимую подготовку: на нем была произведена установка навигационного оборудования корпорации ION для обеспечения плавания во льдах. Это специализированная технология для регистрации сейсмических данных в ледовых условиях, которую фрахтователь успешно применяет в районах исследований.

В зоне работы экспедиции - в акваториях Чукотского и Восточно-Сибирского

морей - основным препятствием к успешному проведению нефтегазовых изысканий является короткий полевой сезон, обусловленный суровыми климатическими условиями и мощным ледовым покровом в районе исследований.

В ходе выполнения задания экипаж судна, состоящий из 21 моряка, осуществлял проводку научно-исследовательского судна «Зефир-1», принадлежащего «Дальморнефтегеофизике». НИС проводил сейсмическую разведку посредством буксируемой 9-метровой косы. Штурманский состав

ледокола обеспечивал непрерывное движение проводимого судна, придерживаясь скорости хода в пределах 5 узлов, не меняя расстояние между собой и научно-исследовательским судном. Даже при ухудшении условий плавания ледокол должен был двигаться без остановок, так как остановка более чем на 15 минут могла запросто привести к потоплению буксируемого оборудования. Еще одной сложностью работы с научно-исследовательским судном было - не отклониться от выбранного учеными

курса, и это в тех водах, где ледовая обстановка всегда была непредсказуемой.

Однако у судоводителей и механиков с ледокола «В. Игнатюк» уже имеется опыт работы в области морской геофизики. В 2011 году судно обеспечивало сейсморазведочные работы на восточном шельфе Гренландии. По словам капитана Александра Семенова, тот рейс прошел в достаточно тяжелых льдах. Он отметил, что в нынешнем - навигационная обстановка выдалась значительно лучше.

Заказчик оценил работу нашего экипажа, в своем официальном послании, адресованном морякам и руководству компании, Кевин Симпсон, представитель корпорации ION, сообщил следующее: «Я хотел бы воспользоваться этой возможностью, чтобы поблагодарить вас и вашу команду за их усилия в этом году, и, надеюсь, мы будем работать вместе в ближайшем будущем».

Ирина ЮСУПОВА.



ОБЗОР НОВОСТЕЙ МИРОВОГО И РОССИЙСКОГО СУДОХОДСТВА

Источник выплаты долга - продажа акций

Азиатские судоходные компании, испытывающие кризис, сегодня активно ищут планы по своему спасению. Спад в судоходной отрасли представляет угрозу для выживания корейских судоходных компаний. Крупнейшие южнокорейские судовладельцы - Hanjin Shipping Co и Hyundai Merchant Marine Co - столкнулись с серьезнейшим кризисом и теряют свою ликвидность. К примеру, Hanjin Shipping Co уже два года терпит убытки и испытывает задержку в получении финансовой поддержки от кредиторов. Продажа акций является одним из вариантов, которые рассматриваются компанией для сбора средств для погашения долга и улучшения финансового состояния. Вторая по величине судоходная компания Южной Кореи - Hyundai Merchant Marine Co - уже собрала 156 миллиардов (денежная единица Республики Корея. - Прим.), продав свои акции на прошлой неделе.

STX Pan Ocean - самый большой в стране сухогрузный перевозчик, еще в июне заявивший о своем банкротстве в связи с ростом долга и снижением ликвидности, сегодня направляет все усилия на улучшение своего финансового состояния. Так, в ноябре Центральный районный суд Сеула утвердил план реструктуризации, недавно представленный компанией.

В своем плане STX Pan Ocean предлагает конвертировать долгосрочную задолженность в размере 1,1 млрд. долларов в стоимость акций и снизить

долю в капитале основателя и других акционеров компании до 0,1%. Это должно привести к сокращению структуры существующего акционерного капитала в различных соотношениях. 12, 3%, или 25 млн акций, которыми владеют основатель и бывший председатель совета директоров Канг Дук Су и другие дочерние подразделения компании, в числе которых STX Corp, STX Offshore & Shipbuilding and STX Engine, будут урезаны с 10 до одной. Остальные 87,2% обыкновенных акций, что соответствует 180 млн штук, будут урезаны вдвое.

В середине ноября международное информационное агентство Fairplay сообщило, что судоходная компания в 2013 году потеряла порядка 400 млн долларов: чистые убытки компании увеличились от 88 млн долларов (2012 год) до 399 млн долла-

ров. Доходы компании упали на 80% в годовом исчислении. Продажи за первые девять месяцев 2013 года снизились на 39%. Тем не менее в конце месяца появилось известие о том, что южнокорейский перевозчик заказал два сарезайз балкера общей стоимостью 97,6 млн долларов. В компании говорят, что цель инвестиций заключается во вложении в «безопасные суда для долгосрочных контрактов на транспортировку угля». Новые суда планируется построить до конца 2016 года.

CSC Phoenix, являющийся частью китайского государственного холдинга SinoTrans & CSC, опубликовал еще один квартальный убыток, и это на фоне растущего давления со стороны кредиторов, требующих продать активы и погасить долги. В настоящее время три судна CSC Phoenix были проданы с аукциона по решению суда, два судна в настоящее время участвуют в аукционе и еще девять судов ждут аукциона. Более слабый спрос на услуги перевозки и снижение мощностей привели к тому, что доходы компании упали 46,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. CSC Phoenix грозит делистинг, если компания покажет убытки в годовой финансовой отчетности.

На днях CSC Phoenix объявила, что с учетом текущей ситуации правление компании уже согласилось продать 14 вспомога-



тельных судов и четыре речных грузовых судна.

Сегодня в судоходстве очень многое зависит от перспектив развития мировой экономики. Этот вопрос обсуждали на прошедшей в Лондоне 26-й Международной конференции по финансам и инвестициям в судоходстве (International Ship Finance and Investment conference). Многие надеются, что 2014 год станет годом выхода из затянувшегося кризиса, который начался еще в 2008 году. При этом понимают, что столь сильный удар по судоходству вряд ли позволит вернуть отрасль в докризисное состояние, по крайней мере, в ближайшие годы.

Что касается мировой экономики в целом, то США уже идет на поправку, даже несмотря на «политический тупик» в Вашингтоне. Даже Евросоюз демонстрирует экономический рост. И хотя развитие в Китае происходит медленнее, в целом оно не стоит на месте. Между тем, по прогнозам Международного валютного фонда, темпы подъема экономики в развитых странах ускорятся в 2014 году.



Совкомфлот теряет деньги

Чистый убыток ОАО «Совкомфлот» - одного из крупнейших российских пароходств - по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) в январе-сентябре 2013 года составил 5,3 млн долларов против 42,4 млн долларов прибыли годом ранее. Об этом говорится в сообщении компании.

Валовая выручка компании за отчетный период уменьшилась на 7,8% - до 964,6 млн долларов, показатель EBITDA снизился на 4,5% и составил 301,7 млн долларов.

Генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей Франк, слова которого приводятся в сообщении, отмечает сложность ситуации на танкерных рынках в течение 9 месяцев 2013 года: «Отражая пятый год рецессии мировой судоходной отрасли, танкерный индекс Clarksea остался на уровне 2009 года, демонстрируя самый низкий показатель за последние двадцать лет».

Объем транзитных перевозок по Севморпути в 2013 году может снизиться на 2,5%

Объем транзитных грузоперевозок посредством Северного морского пути в 2013 году прогнозируется на уровне 1,17 млн тонн, что примерно на 2,5% ниже уровня 2012 года. Как сообщает ИА «Порт Ньюс», об этом в ходе II Международной конференции «Северной морской путь» в Санкт-Петербурге сообщил руководитель администрации Александр Ольшевский.

По его словам, ощущается конкуренция со стороны Северо-Западного прохода (Канада), который начал использоваться для транзитного судоходства. Кроме того, сократился объем перевозок из порта Витино, на объеме грузоперевозок также сказалась более тяжелая, чем в прошлом году, ледовая обстановка.



СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ ЗАВЕРШЕН



Танкер «Индиго» завершил завоз дизельного топлива в арктические порты, расположенные на трассе Северного морского пути. 16 ноября судно выгрузило в порту Певек заключительную партию нефтепродуктов, которые перевозились по договору с ГУП ЧАО «Чукотснаб».

В этом году морякам Мурманского морского пароходства пришлось столкнуться с более сложными условиями плавания, вызванными ранним похолоданием и интенсивным льдообразованием на трассе Севморпути. Самым труднопроходимым участком стали районы проливов Вилькицкого и

Санникова, где на отдельных участках происходило сильное сжатие и торошение как в самих проливах, так и на подходах к ним. Практически весь период навигации осуществлялась ледокольная проводка судов в западном секторе Арктики, где наблюдались остаточные многолетние льды (в проливе Вилькицкого, в море Лаптевых и Восточно-Сибирском море). Экипажам приходилось уделять повышенное внимание безопасности мореплавания и несению усиленных ледовых вахт. Но несмотря на все трудности, удалось завершить завоз грузов до окончания навигации и перевезти в Чукотку все запланированное в этом году количество нефтеналивных грузов. Объем нынешних перевозок не уступил прошлогоднему и соответствует более 80 % от общего количества топлива, которое ГУП ЧАО «Чукотснаб» поставило в округ.

В течение летней навигации поставка нефтепродуктов на Чукотку осуществлялась по двум маршрутам: по Северному морскому пути из портов Мурманск и Архангельск в порт Певек, в основном для нужд Чаунского и Билибинского районов, и в вос-

точном направлении из порта Находка в порты чукотского побережья - Провидения, Эгвекино, Анадырь и Певек. Завоз грузов по последнему маршруту был завершён 21 октября танкером «Варзуга», который доставил за три последовательных рейса 35 245 тонн нефтепродуктов.

Кроме того, в летне-осенний период танкерный флот компании выполнил несколько рейсов из Обской губы и Архангельска в арктические портопункты, в районы рек Анабар (северо-запад Якутии) и Хатанга



(п-ов Таймыр), на мыс Челюскин и на о. Средний (архипелаг Северная Земля), архипелаг Новая Земля, Землю Франца-Иосифа. Стоит отметить, что в эту навигацию ММП удалось увеличить объемы дополнительных перевозок нефтеналивных грузов в арктические портопункты, которые осуществлялись вне договора с ГУП «ЧАО Чукотснаб», практически в два раза.

В заводе грузов в арктические порты участвовал и сухогрузный флот компании. Теплоход «Юрий Аршеневский» с июня по ноябрь осуществил три рейса по маршруту Мурманск - Архангельск - Певек. Как и в прежние годы, он доставил Северным морским путем в районы Крайнего Севера грузы различной конфигурации и классификации - строительные материалы, автотехнику, контейнеры и т.д. В целом в навигацию 2013 года завоз народнохозяйственных грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним территории прошёл успешно, и все обязательства выполнены Мурманским морским пароходом в срок и в полном объеме.

Ирина ЮСУПОВА.

СУРОВЫЕ БУДНИ ЯМАЛА

Заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский на недавней международной выставке «Нева-2013» в Санкт-Петербурге сообщил, что работы по строительству морского порта Сабетта идут строго по графику. «Наша задача в начале 2017 года принять первый танкер», - сказал он. А в начале месяца в порт Мурманск из далёкой Сабетты возвратился плавкран СПК 21/35, который более двух месяцев работал в акватории Обской губы, принимая самое непосредственное участие в мегапроекте.

Напомним, что проект «Ямал СПГ» предусматривает строительство завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) мощностью 16,5 млн тонн СПГ в год на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения. Доказанные и вероятные запасы газа месторождения по состоянию на 31.12.12 по стандартам PRMS составляют 907 млрд куб. м. Реализация проекта предполагает создание транспортной инфраструктуры, включающей морской порт и аэропорт в районе поселка Сабетта (северо-восток полуострова Ямал).

Плавкраны в Сабетте - это сегодня одно из самых незаменимых транспортных средств, учитывая условия мелководья в районе работ и пока еще отсутствие должной инфраструктуры для захода крупнотоннажных судов. Техника с малой осадкой способна вплотную подходить к берегу.

Работы в порту Сабетта начались с начала летней навигации. Плавкран прибыл на Ямал в конце августа, и экипаж сразу же приступил к круглосуточной разгрузке подходящих к берегу морских барж-отвозчиков. Все члены команды работали по 12 часов в течение суток. На каждой барже практически 2, 5 тысячи тонн груза, как крупногабаритного - оборудования для буровых вышек, так и менее габаритного - генеральных грузов (стройматериалов, труб и т.д.). В день в среднем удавалось разгрузить одно судно.

«Особенности побережья таковы, что там постоянно наблюдаются приливные - отливные течения, которые носят полу-

точный характер. Поэтому основная сложность работы заключалась в том, что нам нужно было строго следить за запасом плавучести под килем», - рассказал кранмейстер судна Юрий Фойчук. По его словам, сильно влияли на непрерывное проведение работ непредсказуемые климатические условия - частая непогода, сильные ветры; это вносило свою корректировку в график.

Согласно требованиям заказчиков плавкран СПК 21/35 полностью использовал свои технические возможности, работая как в гаковом режиме, обеспечивая разгрузку, так и в грейферном, производя дноуглубительные работы и выемку грунта.

«Экипаж все время находился в полной готовности. Как только подходила баржа, мы все силы кидали на разгрузку, - говорит кранмейстер Юрий Фойчук. - В выгрузке участвовали все члены команды без исклю-

ний и морально устойчивый: мы не первый год работаем в этих широтах и хорошо знакомы со спецификой. Хочу отметить, что моряки проявляли взаимовыручку, действовали слаженно, и, все как всегда, прошло без срывов. Когда мы уходили из порта, то получили хорошую оценку и слова благодарности за выполненную работу от заказчиков», - подытожил Фойчук.

Сами же моряки о своих заслугах скромно умалчивают и говорят: «Работа есть работа!». Многие из них давно в компании, не раз бывали и в Арктике, и в Атлантике, и в Антарктиде. К примеру, боцман Михаил Хамзин в пароходстве трудится более 30 лет. Ходил в море на больших судах - на «Ушакове», «Новой Земле», «Коле», «Кандалакше». Начинать с матроса, затем стал старшим из палубной команды.

Говорит, что опыта большого плавания вполне хватает на нынешнюю работу. Сегодня в его ведении серьезное палубное хозяйство. Требуют постоянно технического обслуживания палубные механизмы и крановые - грейферы, лебедки, брашпили, стальные канаты, которые необходимо периодически запасовывать, - это достаточно трудоемкая работа, для нее требуются и знания, и умения, и сноровка, и немалая физическая сила. Не говоря уже о постоянной работе на откры-

той палубе в условиях низких температур. Моторист 1-го кл. - токарь Игорь Иванов в компании с 1990-х годов. Но опыта ему не занимать - он работал практически на всех плавучих кранах пароходства. Все судовые работы - обслуживание механизмов, их ремонт - выполняет без нареканий от руководства. Специфика работы на плавкране существенно расширила круг его обязанностей - помимо обслуживания двигателя плавкрана в его ведении находятся подъемные механизмы. Кранмейстер говорит о нем так: «Этот специалист на своем месте».

С середины октября в Карском море и Обской губе началось льдообразование. Арктика требует быстрого реагирования. Поэтому, предвидя ухудшение погодных



Ю. Фойчук

М. Хамзин, И. Иванов, Ю. Фойчук



чений. Моряки застрапливали грузы на палубе, крановщики осуществляли подъем-опускание. Бывало, что во время отцепки грузов боцману приходилось консультировать докеров, объясняя им, как правильно выполнить то или иное действие. Все члены экипажа проявляли внимательность и аккуратность, выполняя практически ювелирную работу, поскольку часто приходилось сталкиваться с очень ценным и достаточно хрупким грузом», - рассказывает кранмейстер.

«Как бы там ни было, ситуации бывали разные! Ведь высокая степень ответственности накладывала определенный отпечаток и создавала психологическое напряжение. Но, слава богу, коллектив у нас опыт-

условий и скоординировав действия с головным офисом, моряки завершили работы, и СПК 21/35 своевременно покинул портопункт до образования неприступных ледовых полей. В межнавигационный период, когда доставка грузов по морю и их выгрузка невозможны по причине полного замерзания акватории, работа в Сабетте продолжается. Доставка грузов происходит по зимнику. Все, что было завезено в навигацию, до лета развозится по точкам, в районе которых ведется строительство.

Ирина ЮСУПОВА.

К ТЕМЕ

НОВАТЭК рассматривает возможность расширения проекта «Ямал СПГ» до 25-30 млн тонн в год. Об этом сообщил председатель совета директоров НОВАТЭКа Александр Наталенко на форуме «Газ России».

«Рассматривается возможность по расширению мощностей по сжижению на Ямале до 25-30 млн тонн за счет запасов территории полуострова», - сказал он, добавив, что ресурсной базой для расширения проекта могут стать запасы Салмановского (Утреннего) и Геофизического месторождений.

А. Наталенко также отметил, что НОВАТЭК формирует свою сырьевую базу и по мере формирования будет принимать решение по возможности расширения производства СПГ.

Кроме этого, он указал, что НОВАТЭК продолжает рассматривать возможность вхождения в проект «Ямал СПГ» четвертого акционера на условиях сохранения контрольного пакета за НОВАТЭКом. А. Наталенко отметил, что работа в этом направлении идет, сообщает РБК.

Ноябрь в нашем городе выдался невероятно богатым на деловые события. Мурманск стал необычайно популярен на этот период. Город посетили гости из различных уголков страны и мира.

КОНФЕРЕНЦИЯ «ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ. ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ»

Состоялась в областном центре 14 ноября. В ней приняли участие первые лица областного правительства, представители



Мурманского пароходства, Атомфлота, ряда научно-исследовательских организаций. Основные доклады, которые прозвучали на конференции (а их всего было 28), были тесно связаны с ее названием и касались различных аспектов изучения региона.

Мурманское морское пароходство (докладчик - заместитель директора по судостроению Сергей Стрельников) представило презентацию касательно своего уникального опыта работы на трассах Северного морского пути. Докладчик от Атомфлота, заместитель генерального директора по эксплуатации флота Андрей Смирнов, рассказал о значении атомного ледокольного флота для судоходства в арктическом регионе и о перспективах развития экономики северных регионов.

В своем выступлении вице-губернатор Алексей Тюкавин отметил: «Важное место в освоении Арктики отводилось и отводится Мурманской области - одному из наибо-

лее крупных и экономически развитых регионов Европейского Севера России. Она по праву считается северными воротами страны. Экономика региона базируется не только на богатой минерально-сырьевой базе Кольского полуострова, но и на биологических ресурсах Баренцева моря, а также открыт для круглогодичной навигации выходе в Мировой океан. Эти факторы всегда определяли характер развития региона».

Генеральный директор ОАО «ММП» А. М. Медведев в своем выступлении обратил к истории и сказал следующее: «Очень приятно, что такие конференции проводят в нашем регионе. Мурманск - это ворота в Арктику. С этим был согласен наш

тор Марина Ковтун не раз отмечала, что «Мурманская область должна развиваться арктическим курсом». Как сообщила глава региона, в текущем году на федеральном уровне приняты знаковые решения, способные повлиять на дальнейшее развитие области. Так, утверждена Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, разработан проект государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года». Региональное правительство представило серьезные аргументы, обосновывая необходимость включения в состав Арктической зоны страны всей территории Мурманской области.

На одной из конференций Марина Ковтун предложила ввести налоговые льготы для «арктических» предприятий. «Ввиду арктической специфики региона мы обратились к федеральному центру с предложениями внести изменения в законодательство Российской Федерации. А именно - ввести меры налогового регулирования, направленные на создание благоприятных условий хозяйствования и повышение конкурентоспособности продукции организаций, работающих в Арктической зоне России», - сообщила Марина Ковтун.

Это установка пониженных ставок и оптимизация налогооблагаемой базы по налогу на прибыль с учетом северных особенностей; применение понижающих коэффициентов к ставкам налога на добычу полезных ископаемых и водного налога; установление пониженных ставок налога



на имущество организаций в отношении инновационных основных фондов.

Кроме того, на мероприятиях было немало сказано о необходимости экономического развития региона и реализации различных проектов, в частности, в сфере арктического туризма. «Мы намерены внести весомый вклад в развитие арктического туризма. Помимо судов атомного ледокольного флота, а точнее, самого большого в мире атомного ледокола «50 лет Победы», предоставляющего туристам эксклюзивную возможность посетить Северный полюс, развитию круизного туризма будет способствовать реализация проекта «Арктическая гавань». В его рамках в 2014 году будут завершены работы по реконструкции пирса дальних линий, а в дальнейшем - проведена реконструкция здания Мурманского морского вокзала, появится инфраструктура для обслуживания пассажиров и туристов», - отметила М. Ковтун.

Кроме этого, в сентябре мы договорились с Федеральным агентством по туризму и Агентством по туризму и международному сотрудничеству Архангельской области о создании нового круизного маршрута «Порт Мурманск - национальный парк «Русская Арктика» (архипелаги Новая Земля и Земля Франца-Иосифа) - порт Архангельск» и продвижении на рынок этого уникального турпродукта.

В планах - создание Арктического музея с комплексной современной интерактивной экспозицией, отражающей историю освоения Российской Арктики и развития атомного ледокольного флота.

знаменитый исследователь О.Ю. Шмидт. Еще в 1933 году на встрече с мурманчанами он заявил: «Северный морской путь мы закрепим окончательно, и Мурманск будет его началом».

МУРМАНСКАЯ ДЕЛОВАЯ НЕДЕЛЯ

18 ноября в заполярной столице прошло открытие II Мурманской международной недели, которое увенчалось собой все последующие мероприятия - ряд конференций, СЕВТЭК, выставки-ярмарки «Золотые руки мастеров», VI международный кинофестиваль «Северный характер» и многое другое.

В своих выступлениях на различных мероприятиях Недели, губерна-



Видимо, участь у меня такова - писать о друзьях и коллегах, когда они уходят из жизни. В июле скончался после тяжелой болезни старший механик пароходства Леонард Георгиевич Зозуля. Однако печальное известие пришло ко мне лишь на днях. Хотя и было нехорошее предчувствие: Леонард, проживавший в Мурманске, не отвечал на мои звонки из Киева. Сказать о нем добрые слова памяти я должен как друг и соплавателя последних лет его морской одиссеи.

Вся сознательная жизнь Зозули была посвящена морю. Выпускник судомеханического отделения Ленинградского арктического училища, он прошел становление механика на прославленном ледоколе «Киев». Почему прославленном? Да потому что многие специалисты, в будущем именитые механики и электромеханики, прошли школу жизни именно на «Киеве». С каким теплом и благодарностью отзывался Леонард Георгиевич об экипаже ледокола!

В моей памяти останутся годы, проведенные во время совместной работы на теплоходах «Шура Кобер» и «Юта Бондаровская». Это были 80-е и первая половина 90-х годов. Время сложное, но обстановку скрашивало то, что старшим механиком был Зозуля. Это не просто начальник по службе (автор - судовой электромеханик), но чуткий и внимательный товарищ, благодаря чему удавалось преодолевать возникающие проблемы не только в судовом хозяйстве, но и в личной жизни.

В начале 90-х годов «Шура Кобер» вместе с экипажем перешел в небольшую частную судоходную компанию. Конечно, моряки еще плохо представляли все «прелести» работы в частной фирме. Дело для них новое. Напротив, смена флага казалась альтернативой грозной в пароходстве безработице. Но что до методов работы у новых хозяев, то мы быстро почувствовали разницу между государственным морским предприятием и частной кон-

торой. Значительная часть аварийных работ, что в пароходстве выполняли судоремонтный завод, плавмастерская и прочие береговые ремонтные организации, теперь перекладывалась на моряков. Мало того, сократили экипаж на одну треть.

В этих условиях силовая установка судна, несмотря на ее изношенность и солидный возраст, была в рабочем состоянии. И огромная в том заслуга стармеха Леонарда Зозули, досконально знавшего заведование машинным отделением. Да и по складу характера Леонард Зозуля из тех механиков, что преданы профессии и морю, сутками отдаваясь работе и болей душой за свои «железки». Крепко повезло хозяевам фирмы, имея в штате такого стармеха, как Зозуля...

Когда мы оба оставили флот, Леонард Георгиевич не забывал посещать Винницу, где



жила его пожилая матушка. По пути к ней он останавливался в Киеве, где мы и вспоминали так быстро улетающие годы, молодость и морское братство. А когда мама ушла из жизни, Леонард просил меня приехать и помочь с похоронами. А вот проводить друга мне не удалось, время и расстояние тому помеха...

Феликс ЦЫГАНЕНКО.



Он служил морю

В музее истории компании состоялась презентация книги капитана Г. О. Кононовича «Моя жизнь. Воспоминания капитана». Книга была издана благодаря усилиям благодарных людей, хорошо знавших автора. В большом музейном зале в этот вечер собрались люди, знавшие старого капитана и работавшие с ним. Среди собравшихся - ветераны парокходства, капитаны нашего флота, работающие и находящиеся на пенсии, журналисты, преподаватели подшефной школы, библиотекари.

Представитель издателя Ольга Богатырева рассказала присутствующим о работе над книгой. Стоит отметить ее особую заслугу - 500 страниц машинописного текста она самостоятельно перенесла на электронный носитель. Председателю Ассоциации мурманских капитанов Алексею Маркову пришлось начинать морскую карьеру с должности

4-го помощника на теплоходе «Звенигород» у капитана Кононовича, и он поделился самыми яркими впечатлениями о первых уроках профессионального мастерства на мостике «Звенигорода». Бывшему начальнику службы безопасности мореплавания Ивану Павловичу Лопатину довелось трудиться с Кононовичем от первого до последнего дня его работы в парокходстве. Он зачитал ряд уникальных выдержек из капитанских писем, адресованных ему.



Выступавшие говорили об авторе книги как о человеке неординарном, благородном, обладавшем высокими моральными качествами, преданном морю и морской профессии, горячо любящем свой экипаж, свое судно. Таким он остался в памяти тех, кто его знал. Дочь Ко-

ноновича Елена Асташина рассказала присутствующим, каким ответственным и заботливым был Георгий Осипович в семье. Генеральный директор компании Александр Медведев тепло поблагодарил издателей за книгу и вручил присутствующим женщинам цветы.

Все, кто смог прочитать книгу Г. О. Кононовича, высоко оценили его литературное мастерство и единодушно подчеркивали, что книга - это блистательный труд о морском флоте и морях Мурманского парокходства. По их предложению, воспоминания капитана Кононовича «Моя жизнь» будут размещены на сайте компании, и книгу смогут прочитать все желающие.

Валентина КАРЕПОВА.

Фото редакции.



Именитые гости

В ноябре в музее истории компании произошло еще одно любопытнейшее событие. Впервые к нам в гости пожаловали атташе по культуре посольства Австрии Симон Мраз и профессор из Сорбонны Ольга Киселева.

Симон Мраз в Мурманске не случайно, он куратор выставки Smart News, которая состоялась на ледоколе «Ленин» и стала первым крупным международным арт-проектом в Мурманской области. Российские и австрийские художники разместили на борту ледокола свои инсталляции и скульптуры.

- Я, наверное, ни в одном российском городе не бывал так часто, как в Мурманске, - признался г-н Мраз. - Это шестой или седьмой визит в ваш город. Сегодня у нас совместный проект с Росатомом. Приехало много интересных людей со всего мира, и для меня это очень важно. Я надеюсь, что все довольны нашим проектом. В этот раз мне захотелось посмотреть самые интересные культурные площадки Мурманска, музеев, в том числе и ваш.

Симон Мраз уже несколько лет живет в Москве. Он директор Австрийского культурного форума, который находится в столице. Хорошо говорит по-русски. О себе он говорит, что не дипломат, но активно способствует укреплению культурных связей между двумя странами - Россией и Австрией.

В одном из своих интервью Симон сказал следующее: «Как директор форума я организую выставки и другие культурные мероприятия, в основном занимаюсь совре-



менным искусством, постоянно общаюсь с молодыми художниками - в Москве сейчас очень много всего происходит в сфере культуры, музеи открываются, закрываются, все меняется постоянно. В Австрии же все по-другому: там все принципиальные вопросы решили уже очень много лет назад, есть фиксированная структура, а здесь все только строится, поэтому интересно на это смотреть».

Ольга Киселева, коренная петербурженка, напротив, постоянно проживает за границей, во Франции, по ее словам, в России бывает один-два раза в месяц.

После окончания Санкт-Петербургской художественно-промышленной академии им. Штиглица она была приглашена американ-

ской стороной к участию с группой художников, философов и ученых в работе над созданием нового графического языка компьютерного интерфейса. С начала 1990-х годов сотрудничала с крупнейшими фирмами Силиконовой долины в Калифорнии. В 1995 году она становится членом Высшего института пластических искусств, где постепенно начинает совмещать теоретические исследования с художественной практикой. В Сорбонне она преподает современное искусство, руководит Институтом науки и искусства.

- В Мурманске я не впервые, когда-то, когда еще училась в институте, приезжала сюда со стройотрядом - рассказала нам Ольга Киселева. - Сегодня в моей лаборатории развивается тема, связанная с исследованием Арктики. Мне очень интересен проект на ледоколе «Ленин», который мы дальше планируем реализовать и в Европе, и в Америке вместе.

Вниманию гостей были представлены четыре зала музея, они с большим интересом слушали экскурсию. Особенно их впечатлила диаграмма освоения Арктики, где красочно и живо представлена картина разгрузки судна и выгрузки на припай народнохозяйственных товаров и техники для полярных станций в суровых ледовых условиях арктического побережья.

Ирина ЮСУПОВА.



В ММП улучшили финансовые результаты

27 ноября в Москве состоялось очередное заседание совета директоров ОАО «Мурманское морское парокходство», на котором были рассмотрены результаты работы Общества за 9 месяцев 2013 года.

По итогам деятельности за 9 месяцев 2013 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года результат ОАО «ММП» по балансу улучшен на 766,1 млн руб., получена чистая прибыль 205,4 млн руб., затраты на 1 рубль выполненных работ и оказанных услуг без учета амортизации составили 0,878 руб.

Это стало возможным за счет оптимизации затрат в себестоимости услуг, в том числе за счет снижения управленческих расходов и затрат на содержание непроизводственной сферы, внедрения технических решений по снижению расходов топлива на судах, повышению эффективности торгово-закупочной деятельности. На заседании был заслушан отчет о закупках за 3-й квартал текущего года. Экономия средств парокходства от размещения запроса котировок составила порядка 20% от максимально предложенной суммы поставщиками.

Ирина ЮСУПОВА.

Безопасность в Арктике гарантирована

Специалисты ОАО «Воентелеком» смонтировали оборудование станций спутниковой связи и видеонаблюдения на восстановленном аэродроме «Темп», расположенном на острове Котельный архипелага Новосибирских островов.

- С помощью этого оборудования проведены тренировки и сеанс видеосвязи между аэродромом и Ситуационным центром Минобороны, - сообщил первый заместитель генерального директора ОАО «Воентелеком» Олег Савицкий «Интерфаксу».

По его словам, работы по поставке материалов, монтажу и наладке цифрового телекоммуникационного оборудования на аэродроме «Темп» продолжаются. В конце октября аэродром «Темп», который был построен в советское время и



не использовался более 20 лет, возобновил прием самолетов. В сентябре задачу по восстановлению аэродрома Министерству обороны РФ поставил президент РФ Владимир Путин, она связана с новым этапом освоения Северного морского пути.

Источник «Арктика-Инфо».

«Газпром нефть» планирует экспортировать нефть с Новопортовского месторождения через рейд в Обской губе



ОАО «Газпром нефть» рассматривает возможность в летнюю навигацию 2014 года осуществлять экспорт нефти с Новопортовского месторождения (ЯНАО) с использованием танкера-накопителя на рейде Обской губы и танкеров-челноков типа «Лена-нефть» вместимостью по 2 тыс. тонн. При этом не исключается возможность использования в этом проекте якорной стоянки компании «РИТЭК», которая на протяжении 10 лет осуществляет проект по экспорту нефти Сандибинского и Среднехулымского месторождений в Западную Европу прямыми рейсами морских танкеров из Обской губы без промежуточной перевалки.

Как уточнил источник ИА «Порт Ньюс», в «Газпром нефти» в настоящее время ведутся переговоры о фрахте танкера-накопителя и танкеров «Лена-нефть» (челночные танкеры могут быть привлечены у Обь-Иртышского парокходства).

За 85 дней короткой летней навигации в Обской губе планируется отправить таким образом на экспорт менее 90 тыс. тонн нефти Новопортовское месторождение - самое крупное разрабатываемое нефтегазоконденсатное месторождение (НГКМ) Ямальского района. Извлекаемые запасы Новопортовского НГКМ по категории С1 и С2 превышают 230 млн тонн нефти и 270 млрд кубометров газа.

Источник RusEnergy.com.



Память об ушедших

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

С глубоким прискорбием сообщаем, что в феврале 2013 года на 94-м году в Мурманске ушел из жизни Киштеев Георгий Иванович - участник полярных конвоев, ветеран труда, кочегар плавсостава, проработавший в парокходстве 31 год.

11 июля на 75-м году в г. Мурманске ушел из жизни Зозуля Леонард Георгиевич - ветеран труда, старший механик плавсостава, проработавший в парокходстве 32 года.

20 сентября на 78-м году в г. Санкт-Петербурге ушел из жизни Кочемасов Алексей Усманович - участник блокадного Ленинграда, главный механик плавсостава, проработавший в парокходстве 26 лет.

14 октября на 82-м году в Краснодарском крае ушел из жизни Демченко Николай Ильич - почетный полярник, электромеха-

ник плавсостава, проработавший в парокходстве 31 год.

20 октября на 90-м году в г. Мурманске ушла из жизни Галко Мария Тихоновна - рабочая кухни детских садов, проработавшая в парокходстве 23 года.

29 октября на 78-м году в г. Архангельске ушел из жизни Бодягин Борис Иванович - ветеран труда, старший механик плавсостава, проработавший в парокходстве 34 года.

1 ноября на 66-м году на Украине трагически погиб Хвост Николай Полеевич - почетный работник морского флота, совет-

ник генерального директора, проработавший в компании более 42 лет.

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



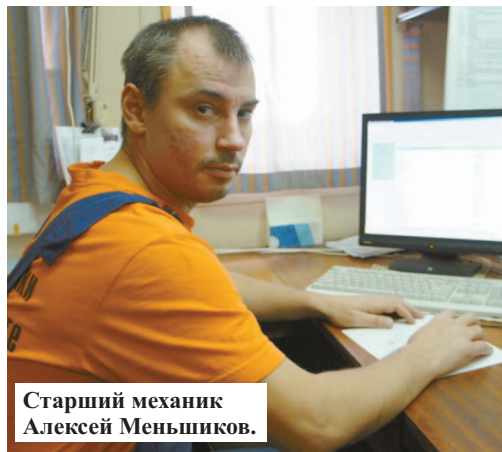


Продолжаем публиковать путевые заметки журналиста Юрия Банько, который в навигацию 2013 года побывал в арктическом рейсе на танкерах «Хатанга» и «Индига».

От редакции.

На танкере «Хатанга» моя каюта располагалась рядом с каютой старшего механика. Когда однажды увидел, что в нее заходит молодой мужчина, подумал, что к «деду» за советом пошел один из механиков или мотористов. Оказалось, что это и был «дед».

Алексею Меньшикову в июне исполнилось лишь 34 года. В таком возрасте стать старшим механиком не просто. Тем более на танкере. Случай не рядовой.



Старший механик
Алексей Меньшиков.

С базовыми теоретическими знаниями все просто. После окончания школы в 1996 году Алексей поступил в академию имени С.О. Макарова - кузницу кадров для транспортного и атомного флотов. Чтобы стать курсантом, нужно было набрать 9 баллов на экзаменах по математике и физике. Он их набрал без особого труда: в школе учился неплохо. Факультет выбрал судомеханический. Конечно, в те непростые для страны годы молодежь выбирала иные профессии, да и сейчас стремится стать юристом или экономистом, не понимая, что уже давно в цене люди, имеющие другие профессии, необходимые производству. Короче говоря, Алексей сделал правильный выбор, о котором не жалеет. В отличие от тех дипломированных юристов, которые без надежды трудоустроиться работают таксистами.

После окончания академии в 2002 году выбрал для дальнейшей работы Мурманское морское пароходство. Год работал четвертым механиком на танкере «Магас», а на следующий год, когда пароходство приобрело в собственность танкер, получивший наименование «Хатанга», перешел на него. На нем с приемки и трудится.

Опыта и практических знаний набирался поэтапно. Четвертый механик отвечает за котлы, палубные механизмы, третий - за дизель-генератор, топливные системы, механизмы приема топлива, второй - за главный двигатель. Пройдя все эти должности, он изучил танкер, как говорится, от киля до клотика. Уже в 2008 году, всего через шесть лет после окончания академии, Алексея Меньшикова назначили на должность второго механика, а еще через пять лет он стал «дедом».

Танкер «Хатанга» относится к классу А1, полностью автоматизированному судну, что дает возможность организовать безвахтенное обслуживание в машинном отделении. При работе за рубежом, когда проводится веттинг-контроль, один из пунктов проверки судна как раз и заключается в контроле обеспечения такой работы. «Хатанга» его проходила без замечаний.

Есть на танкере еще и подруливающие устройства, придающие ему маневренность при швартовке, а также винт регулируемого шага, позволяющий без переключения двигателя менять направление движения в обратную сторону.

Состоянию танкера можно позавидовать. Надежно сработали шведские корабельные! Многие трубы, особенно связанные с использованием забортной воды, сделаны из цветного металла, чтобы не подвергались коррозии. Да и шведская сталь для корпуса в особой рекламе не нуждается.

Но какими бы ни были механизмы, если за ними не следить, не проводить своевременные регламентные и ремонтные работы, техника выйдет из строя. В машинном отделении поразил порядок и стерильная по меркам такого помещения чистота. Сразу видно, что здесь в наличии высокая культура труда.

Сказывается и то, что специалисты, обслуживающие технику, имеют и образование, и значительный опыт работы. За этим опытом

пришел на танкер мурманчанин, четвертый механик Алексей Вологжанинов, выполняющий на танкере первый рейс. До этого он шесть лет ходил в море на рыболовных судах, на рефрижераторах, трудился и во вспомогательном флоте. Опыт перенять есть у кого. Второй механик Олег Ерошкин в пароходстве трудится с 1986 года. Нарбатывал опыт и знания на танкерах «Калининград», «Астрахань», с 2004 года трудится на «Хатанге».



Четвертый механик Алексей Вологжанинов читает «Арктическую звезду».

В отличие от других судов танкер оснащен дополнительным оборудованием. Понятно, что это прибавляет работу механикам. К примеру, при транспортировке тяжелого мазута, с температурой застывания 25 градусов, его необходимо постоянно подогревать. Паровой котел подает пар в подогреватели, через которые груз прокачивается насосами. Чтобы снизить затраты топлива на подогрев пара, на ходу используют выхлопные газы главного двигателя, которые поступают в специальный утилизационный котел.

Надежными помощниками механиков являются мотористы. Их руками выполняются

основные ремонтные работы. На «Хатанге» их трое: старший моторист - матрос Михаил Подгорный, старший моторист - электрогазосварщик Юрий Кузнецов и токарь - кладовщик - моторист 1-го класса Николай Василенко. К примеру, Николай Василенко на танкере «Хатанга» работает с 2005 года, до этого ходил на «Варзуге». Опытный специалист.

Есть на танкере и специалисты «двойного подчинения»: докерманы - мотористы: Сергей Тихоня и Геннадий Мещерин. Во время грузовых операций они работают под руководством старшего помощника капитана, обслуживая грузовые насосы и все системы, используемые при погрузке и выгрузке, а во время рейса находятся под началом второго механика.

Нелегко приходится на судне электромеханику Сергею Степанову. Он ведь один отвечает за все огромное электрохозяйство танкера. Помогают и знания, и более чем четвертьвековой опыт работы на судах.

Несмотря на сложнейшее хозяйство танкера, специалисты «Хатанги» справляются со своей работой. И неплохо, давая судну ход, электричество, пар и воду, обеспечивая погрузку и выгрузку нефтепродуктов.

Юрий БАНЬКО, фото автора.



Николай Василенко токарь -
кладовщик - моторист 1-го класса.



Поздравляем вас, коллеги!

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

Брыштель Сергей Иванович - матрос 1-го класса теплохода «Капитан Свиридов».

Кулева Татьяна Александровна - заместитель начальника отдела финансовых операций и отчетности валютно-финансовой службы департамента экономики и финансов.

Ковалев Александр Ефремович - матрос 1-го класса теплохода «Иван Папанин».

Нуждин Сергей Юрьевич - старший механик теплохода «Александр Суворов».

Никитин Алексей Александрович - электромеханик теплохода «Северная Земля».

Быков Андрей Анатольевич - заместитель начальника БЭРНК - руководитель группы БЭРНК в г. Архангельске.

Платонов Сергей Александрович - матрос 1-го класса теплохода «Северная Земля».

Гаврилов Владимир Борисович - старший моторист - электрогазосварщик теплохода «Заполярье».

Редько Эдуард Владимирович - токарь - кладовщик - моторист 1-го класса танкера «Натали».

Никольшин Сергей Юрьевич - заместитель главного инженера - начальник управления технической эксплуатации флота департамента технической политики.

Вам, родившимся в ноябре 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!

Информацию о поощрении работников ОАО «ММП» можно получить по тел.: +7(815)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

Соколову Санию Абдуловну - ветерана труда, камбузницу плавсостава, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 23 года.

С 80-летием

Кормачеву Галину Николаевну - ветерана труда, инструктора парткома, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 17 лет.

С 75-летием

Климишина Михаила Константиновича - ветерана труда, супервайзера службы «Трансфлот», проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 28 лет.

Салеева Рашита Нуралиловича - ветерана труда, супервайзера службы «Трансфлот», проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 32 года.

Скрябину Марию Исаевну - горничную ДМО «Моряк», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 16 лет.

Дзалба Элмарса Павловича - ветерана труда, помощника капитана атомных ледоколов, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 44 года.

С 70-летием

Аркаеву Нелли Павловну - ветерана труда, воспитателя детского сада № 51, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 14 лет.

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

ПАРОХОДСТВО РАСШИРЯЕТ БИЗНЕС

Мурманское морское пароходство продолжает работать над диверсификацией производства и повышением использования своих активов. Компания участвует в различных торгах (конкурсах, тендерах), посредством которых получает возможности для своего развития и которые открывают перед ней новые деловые и финансовые горизонты. Одними из таких интересных для Мурманского морского пароходства проектов являются проекты с ОАО «Ямал СПГ», где пароходство не только может применить свои знания и умения, но и предоставить свои производственные мощности для реализации различного рода целей и задач.

В апреле этого года стало известно, что завод СПГ на Ямале в рамках комплексного освоения Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения будет строить консорциум из французской компании «Technip» и японской JGC Corporation. Эти компании имеют значительный опыт в строительстве СПГ. Они построят завод, три очереди которого будут иметь суммарную мощность 16,5 млн тонн сжиженного газа в год. Под этот проект нужно в сжатые сроки подготовить инфраструктуру для экспорта сырья потребителям, находящимся в разных уголках мира. Чтобы это было сделано, заказчик проводит тендер на предоставление площадки для хранения материалов/сортировочной базы и логистических услуг, одним из участников которого является ММП.

Компания обладает такими производственными площадками, которые удобно расположены в портовой части и практически полностью соответствуют требованиям заказчика. Имеется возможность привлечения вспомогательного флота компании для



обеспечения всех операций по перегрузке крупногабаритных грузов, а также для проведения необходимого объема дноуглубительных работ для безопасного подхода, постановки и стоянки судов у причала. Специалисты компании обладают огромным опытом для осуществления различного рода швартовых и грузовых операций. В ОАО «ММП» разработан проект производства работ на площадке, в котором учтены все детали.

ОАО «ММП» имеет колоссальный опыт по успешной реализации проектов в северных широтах, и вряд ли у пароходства с его более чем 70-летней историей работы в разных направлениях транспортной логистики и строительства возникнут сложности при создании береговой инфраструктуры для разработки подобных месторождений.

Одним из аргументов в пользу этого может стать и то, что ОАО «ММП» уже присутствовало в подобных проектах. Несколькими годами ранее пароходство уча-

ствовало в квалификационном отборе по предоставлению площадки под размещение комплексной базы обеспечения освоения Штокмановского месторождения по заказу компании «Штокман Девелопмент АГ» (Shtockman Development AG). Должна была быть создана инфраструктура «под ключ», передана компании «Штокман Девелопмент АГ» в аренду. Пароходством были подготовлены все необходимые документы на участие в тендере, которые полностью удовлетворили требования заказчика. И только в связи с приостановкой Штокмановского проекта, весь этот гигантский труд не был претворен в жизнь.

«Мы рассматриваем наши площадки как подходящие объекты под береговые и шельфовые проекты. В настоящее время они находятся в определенной степени готовности, но мы сможем быстро адаптировать их под разные цели и задачи, - рассказал Александр Жарко, руководитель департамента ДЭБОВФ - Мы ищем заказчиков,

способных увидеть в нас надежных партнеров в вопросах освоения Арктики. Любой проект - это риск. Многие проекты - многомиллионные, но и риски сопоставимы. Но мы готовы браться за подобную работу».

Разнообразная деятельность ММП продиктована современными требованиями ведения бизнеса. Мурманское морское пароходство, участвуя в торгово-закупочной деятельности, использует все возможности, которые предлагает рынок. На базе компании долгие годы функционирует учебный центр, который готовит морские кадры различных направлений. Это и курсы повышения квалификации, и программы профессиональной подготовки (в том числе тренажерная подготовка), курсы английского языка и многое другое. Кроме того, Мурманское пароходство предлагает заказчикам еще ряд услуг, таких как анализ качества нефтепродуктов, технических вод, пенообразователей и других технических средств в собственной теплотехнической лаборатории; выполняет корректуру морских навигационных карт, пособий. И на этом список предоставляемых услуг не заканчивается.

Имея в своем арсенале специалистов и соответствующее техническое оснащение, а также все необходимые лицензионные документы, пароходство активно участвует в закупочных процедурах на электронных торговых площадках. Благодаря этому многие предприятия уже заключили долгосрочные контракты с ОАО «ММП». «Каждое подразделение компании владеет определенными активами и использует их для создания ценности для заказчиков в форме услуг. И по-прежнему в своей работе мы руководствуемся основным критерием «цена - качество», - отмечают в пароходстве.

ЮБИЛЕЙ

С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ, «МОРЯК»!

6 ноября исполнилось 40 лет со дня открытия гостиницы «Моряк». За несколько десятилетий работы у гостиницы появился круг постоянных клиентов, налажен процесс заселения и обслуживания прибывающих гостей, и неизменным остается главное качество персонала - заботливое и внимательное отношение к каждому постояльцу.

В настоящее время в гостинице работает более 30 человек со стажем до 20 лет и

более. Руководит коллективом молодой, но уже достаточно опытный и компетентный директор Анастасия Жирнова, для которой «Моряк» - это не просто работа, это ее жизнь и место, где она проводит большее количество своего времени. Директор всей душой радуется за развитие и процветание гостиницы.

- В этот день хочется сказать искреннее спасибо всем нашим работникам и особенно отметить некоторых заслуженных

сотрудников, - говорит Анастасия Александровна. - Большой вклад в подготовку персонала внесла старший кассир Семёнова Татьяна Петровна, делясь опытом и знаниями, полученными за годы работы. Она никогда не считает с личным временем, с любовью относится к работе на вверенном ей участке. Также хочется отметить работу молодого специалиста - администратора гостиницы Киликвичюте Сандру Ромо за внимательное и доброже-



лательное отношение к гостям, за высокую организацию рабочего процесса. От всей души благодарю за мастерство и профессионализм горничных Андрееву Наталью Николаевну и Яковлеву Татьяну Григорьевну. Желаю всем нашим работникам счастья, здоровья, семейного благополучия, мира и добра!

Подготовила Ирина ЮСУПОВА.
Фото редакции.





Мы продолжаем публиковать рассказы работников компании и ветеранов, которые делятся с читателем своими воспоминаниями об интересных рейсах, своих коллегах, любопытнейших эпизодах из трудовой биографии. И с нетерпением ждем от вас писем в редакцию!

От редакции.

Смех сквозь слезы

НЕ ЗНАЯ БРОДУ... ИЛИ МОРСКИЕ БЛАГОГЛУПОСТИ

Моряки, бывает, попадают в экстремальные ситуации. Тут и пожары, отказы ответственных систем, жестокие штормы и т.п. Бывает. Но бывает и так, что моряк сам себя загоняет в опасные ситуации. Хочу предостеречь от этого молодых (и не только молодых) моряков. На собственных примерах.

В МИРЕ ЭКЗОТИЧЕСКИХ ЖИВОТНЫХ

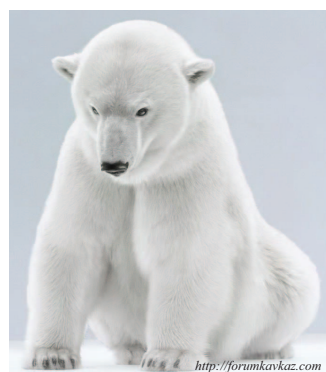
ИСТОРИЯ ПЕРВАЯ

В 60-е годы прошлого века наши суда часто заходили на Кубу. Кубинцы искренне ценили помощь нашей страны, были предельно радушны. Разрешали нам пользоваться всем тем, чем богата эта страна. В квартирах многих моряков лежат кубинские сувениры: огромные раковины от перламутрово-розовых «каракол» до тигрово-полосатых «зубаток», засушенные морские звезды и лангусты, кораллы всевозможной формы. Да мало ли чего! Собирали мы эту морскую экзотику на мелководье. У каждого были ласты, маска с трубкой. На судовую шлюпку - и к ближайшему мелководью. Я как-то зашел в воду по грудь, нырнул в этот прозрачный мир - какая дивная красота! Стал следить за огромным лангустом - он играл со мной, то подпуская вплотную, то резко уходя в сторону. Вот он сиганул вбок, а я по инерции плыву вперед. Мелководье оборвалось разом, я заплыл в какую-то морскую пропасть с непроглядной внизу чернотой. И вот оттуда, медленно, не шевеля хвостом, всплывает огромная акула. Прямо перед моим лицом. Я замер, загипнотизированный, как кролик удавом. Никогда не видел таких глаз, но сразу понял - это глаза смерти. Без всякого интереса ко мне, без всякого выражения стояли неподвижные оловянные пуговицы. В ластах не дашь заднего хода, я медленно, не отрывая глаз, стал разворачиваться. Тихо-тихо поплыл обратно. Когда выплыл, встал, вздохнул без трубки, а сердце бьется, как зажатый в руке пойманный воробушек.



А поделом тебе! Это тебе не океанариум.

ИСТОРИЯ ПЯТАЯ



Из Африки - в Арктику. В 70-е годы доставили мы на д/э «Цимлянскгэс» груз на полярную станцию на острове Хейса (Земля Франца-Иосифа). Вшестером мы были в береговой бригаде, ждали, когда подойдет очередной понтон. А пока узнали, что зимовщики приручили белого медведя, который к обеду всегда приходит к столовой еду кланить и особенно любит сгущенку. Вот он как раз и подошел, встал на задние лапы, передние положил на стоящую торчком железную бочку. Я проделал в банке сгущенки отверстие и протянул ее мишке. Он взял. Меня сфотографировали в этот момент. Невдомек мне было тогда, что белый медведь - зверь злобный и непредсказуемый, мог запросто вместе с тушенкой вырвать мне руку.

А поделом было бы! Это тебе не белочку угощать орешками в парке городском.

ИСТОРИЯ ВТОРАЯ

Стояли мы в Нигерии. Решили устроить пикник на берегу. Собрались после вахты, взяли еду вместо обеда, припасенное «тропическое» вино (полагалось употреблять 200 граммов, разведенных водой). Поднимались на шлюпке вверх по Нигеру, выглядывали местечко для высадки. Вон вроде бы изумрудно-зеленая полянка. Высадились. Трава, такая красивая, оказалась не травушкой-муравушкой, а острой, как бритва. Ну ничего, мы не босиком. Разложили припасы, выпили, закусили. Жарко - решили искупаться. Прыгали в речку прямо с борта шлюпки, брызгались, дурачились.

А на противоположном берегу деревня чернокожих. Они подбежали к берегу, машут руками, громко кричат. Мы думали - приветствуют, и тоже в ответ что-то типа «Мир! Дружба!» Вот один абориген вскочил в пирогу, бешено гребет к нам. Выскочил на берег, мешает английские слова с простыми криками. Оказывается - смертельная опасность! Река здесь кишит крокодилами! Нас как ветром сдуло. И пикник стал неинтересен, завели мотор - и домой, на судно.

А поделом нам! Это не подмосковная тихая речушка.

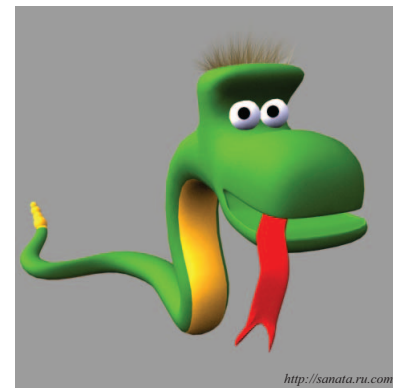


ИСТОРИЯ ТРЕТЬЯ

В Африке наш знаменитый любитель всех животных, 3-й электромеханик Сергей, приобрел, кроме мартишки, двух питонов. Конечно, это не анаконда, но вполне приличный полтораметровый удав с вполне толщиной. Вынес хозяин питона на палубу. Я решил взять его на руки. Вообще-то, как большинство людей, смотрю на змей со страхом и отвращением. Но всегда старался избавляться от своих страхов. С рождения, например, боялся высоты, но с замиранием взбирался на крыши, а во время учебы в ЛВИМУ записался в парашютный кружок. После курса обучения совершил прыжок. Но страх перед высотой не пропал.

Ну вот, взял я питона, позирую перед фотоаппаратом. Кураж: цирковой номер! Обмотал питона вокруг шеи: «Вуа-ля!». И тут почувствовал - удав с каждым ударом моего пульса инстинктивно сжимает кольцо! Конечно, не задушил бы, но покалечить мог. Хорошо, что я держал его своей рукой. Сильно сжал. Он ослабил хватку, а потом вяло выпрямился. Уф!

А поделом тебе! Не выпендривайся - не дрессировщик.



ИСТОРИЯ ЧЕТВЕРТАЯ

Заканчиваю африканские воспоминания. При подходе к порту Конакри (Гвинея) заметили наши с мостика в бинокль небольшой необитаемый островок с рощей деревьев со спелыми плодами манго. Это сейчас манго можно купить в любом супермаркете (правда, по вкусу сильно отличается от свежесорванного), а тогда мало кто знал даже о существовании этого фрукта.

На следующий день отправились за фруктом. Взяли вещмешки (рюкзаков в нынешнем виде тогда не было) - и на катер. Наберем на всех! Высадились, разбрелись, каждый выбрал дерево по вкусу. Шумим, перекликаемся, согнали с места стаю диких мартишек. Рюкзаки набили, сами наелись - и на судно.

А там в это время выступает с беседой-лекцией служащий нашего посольства: рассказывает о стране пребывания. Спрашивает нас:

- А вы где были?
- Да вот, на островок сплавали, набрали плодов манго.
- Вы что же, на деревья залазили?!
- Ну да.

Он побелел: «Да на этих деревьях живут змеи, чей укус смертелен. Человек погибает в первую же минуту. Противоядия нет!» Теперь уже мы побледнели.

А поделом нам! Хоть бы спросили сначала.

«ШУТКИ» СО СТИХИЕЙ

ИСТОРИЯ ШЕСТАЯ

В той же Африке гуляли как-то после шторма по пляжу. Шел прибой, крутые волны накатывали и, шипя, умирали на берегу. Черт меня дернул искупаться. Нырнул с разбега в набегающую волну, и она стала ломать меня, переворачивать, скручивать, бить крупной галькой. Хорошо, что берег был рядом, я потом еле поднялся на ноги.

А поделом тебе! Море опасно и издалека, и вблизи.



ИСТОРИЯ СЕДЬМАЯ

В 1982 году приняли мы в Финляндии ледокол «Диксон». Первая работа - в Обской губе. Пробили канал, потом «зарезались» в лед в ожидании следующего судна. Я давно веду ночной образ жизни, вот и тогда где-то часа в четыре (ночи белые) решил погулять по льду. Благо трап парадный был спущен. Оделся потеплее, пошел по льду в сторону носа. Любопытно было посмотреть, действительно ли так разрекламированная финнами краска настолько прочна, что не скалывается льдом. Подойду, думаю, под самый штевень: мне показалось, что канал замерз. Пошел. И - провалился. Руки распахнул по льду, держусь до пояса, а ноги, чувствую, сильным течением под-

няло под прямым углом. Выбравшись чудом. Бегом на борт. В каюту! И чтобы никто меня не видел промокшего: стыдно ведь!



Вот в таких невеселых поступках признаюсь. В надежде, что моряки никогда не будут забывать: «чувствуйте всегда себя ближе к опасности!»

Борис СПИРИДОНОВ,
ветеран Мурманского
морского пароходства.