



Крепкие узлы: крестная мать побывала на борту своего судна

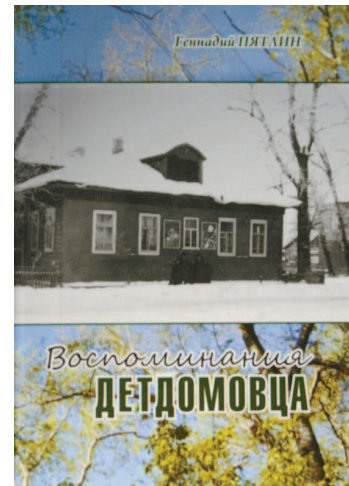
В гостях у экипажа балкера «Новая Земля» побывала крестная мать судна - заместитель главного бухгалтера ОАО «ММП» Ольга Сегнитова.

→ Стр. 4-5

Воспоминания детдомовца

«Тем детдомовцам, кто хорошо вел себя и учился на «хорошо» и «отлично», выдавали новую одежду. Мне выдали черный китель с блестящими пуговицами, на которых были якоря. Я гордился, что у меня морской китель. Ведь моя детская мечта была - вырасту, стану моряком». Об этом рассказал в своей книге «Воспоминания детдомовца», изданной в конце прошлого года, воспитанник Яренского детского дома Архангельской области, ветеран пароходства Геннадий Пятлин.

→ Стр. 5



АРКТИЧЕСКАЯ



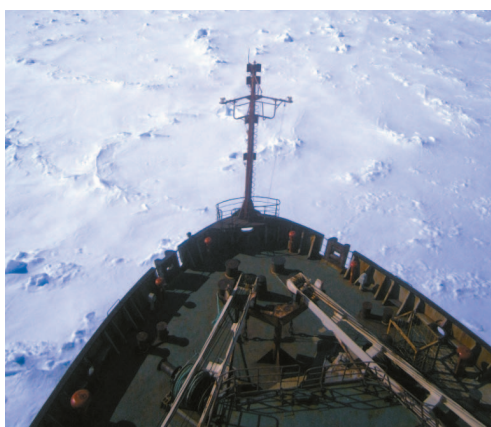
№ 1
(7665)

28 января
2014

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Продолжение антарктической экспедиции теплохода «Иван Папанин»



В первой декаде января экипаж т/х «Иван Папанин» завершил работы в районе Larsemann Hills и последовал к месту следующей точки выгрузки на антарктическом побережье.

→ Стр. 3

Беспокойство



Флагман ВМФ России ТАВРК «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов» 20 января отметил 23-ю годовщину подъема флага. А 15 февраля исполнится 25 лет со дня вывода ограниченного контингента советских войск из республики Афганистан. Двум этим памятным для нашей страны датам посвящена глава из романа Юрия Гутяна «Предельный возраст».

→ Стр. 6-7

ИСКУССТВО В МАССЫ



2014
ГОД КУЛЬТУРЫ



Генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» Александр Медведев поздравил руководство музея и всех присутствующих с этим важным событием и передал на постоянное экспонирование картину Н. К. Рериха «Поморяне. Вечер», которая при-

надлежит компании. Картина долгое время хранилась в музее истории ММП. «Это полотно - наша гордость, но мы считаем, что его должны посмотреть как можно больше мурманчан и гостей города», - заявил Александр Медведев.

Продолжение на стр. 2.



2014 ГОД КУЛЬТУРЫ
МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ

25 января в областном
художественном музее
состоялась церемония
открытия Года культуры
в Мурманской области

Наш хронограф



13 февраля - 75 лет назад (1939) родился Анатолий Васильевич Александрович - лауреат премии имени В. С. Маслова, председатель Фонда поддержки атомного ледокола «Ленин», ранее заместитель начальника пароходства по эксплуатации флота.
13 февраля - 80 лет назад (1934) в Чукотском море погиб пароход «Челюскин» (капитан В.И. Воронин), совершавший сквозной рейс по Северному морскому пути с запада на восток. Экипаж, участники экспедиции и находившиеся на борту зимовщики были спасены.

ИСКУССТВО В МАССЫ

25 января в областном художественном музее состоялась церемония открытия Года культуры в Мурманской области

(Начало на стр. 1.)

Александр Михайлович отметил, что выставка картины - это вклад пароходства в решение важнейших задач, стоящих перед властями и обществом, - поддержание культуры на Кольском Севере, поднятие эстетического уровня северян и пропаганда среди молодежи духовных и нравственных ценностей.

Картина «Поморяне. Вечер», написанная Рерихом в 1907 г., относится к раннему

периоду творчества художника. В основе сюжета лежит история поморян - народа, жившего в древности на берегах Балтийского моря. В 1907 году картина была представлена на Международной выставке во Франции и получила высокую оценку как художников, так и посетителей выставки. Тогда Николай Рерих получил статус члена французской Академии художеств.

У этой картины есть парная работа - «Поморяне. Утро» (1906 год). Сегодня она хранится на Украине, в Горловском художе-

ственном музее. Во второй половине 1900-х годов эти картины экспонировались на выставках русского искусства в Париже, где их впервые увидел Николай Гумилев. О том, как он понял их скрытый смысл и объединяющую идею, поэт рассказал в одном из своих писем в Россию: «...На фоне северного закатного неба и чернеющих елей застыло сидят некрашенные коренастые люди в звериных шкурах; широкие носы, торчащие скулы - очевидно, финны, Белоглазая Чудь» (речь идет о картине «Поморяне. Вечер»). На другом полотне («Поморяне. Утро») - «тоже северный пейзаж, но уже восход солнца и вместо финнов - славяне. Великая сказка истории, смена двух рас, рассказана Рерихом так же просто и задумчиво, как она совершилась давным-давно среди жалобно шелестящих болотных трав».

По словам директора нашего областного художественного музея Ольги Евтюковой, доставка второй картины из Украины и выставка двух полотен в мурманском музее произвела бы настоящую сенсацию в регионе.

На мероприятии также отметили, что живопись Рериха обладает удивительным лечебным эффектом, поскольку картины его излучают некие «высочайшие вибрации». Многие верят, что картины Николая Рериха исцеляют, успокаивают, несут благодатную энергию.

Ирина ЮСУПОВА. Фото автора.



«Культура, искусство - это радость, это красота, это сама душа народа. Поэтому Год культуры должен стать по-настоящему ярким, красивым праздничным», - сказала глава региона на открытии Года культуры.



ОБЗОР МИРОВОГО И РОССИЙСКОГО СУДОХОДСТВА

Последствия кризиса в судоходстве Китая

Несмотря на то, что некоторые эксперты дают вполне оптимистичные прогнозы на ближайший год, говоря о том, что в 2014-м будут заложены основы для полноценного подъема, и он, скорее всего, станет поворотным для судьбы отрасли, китайские перевозчики один за другим терпят неудачи.

Сухогрузный балкер, входящий в состав самого большого в Китае судоходного конгломерата Cosco Group, был задержан в Сингапуре 20 января текущего года. По данным, lloydlists.com судно Fu Kang 1997 года постройки дедвейтом 72437 тонн принадлежит дочерней компании группы Cosco - Cosco (HK) Shipping Co. Инициатором

ареста стала компания Oon & Bazul.

Это уже второе судно компании, задержанное в Сингапуре за по-

компании Sinotrans & CSC Group находится в стадии банкротства. Компания предложила собранию кредиторов

план реорганизации, однако он не был одобрен. На днях CSC Phoenix объявила, что начнет второй раунд голосования для плана, который имеет решающее значение для выживания компании. Крайний срок для второго тура голосования - 20 февраля. В CSC Phoenix сообщили, что если план не пройдет и в этот раз, компания будет объявлена банкротом по решению суда и ее акции будут исключены из котировальных списков фондовой биржи.

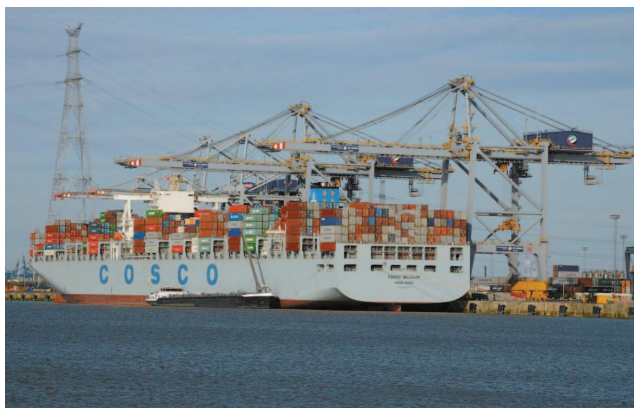
Еще одна дочерняя компания государственной Sinotrans & CSC группы Китая заявила о скором делистинге. Это танкерная компания Nanjing Tanker Corporation (NJTC). 4 года подряд компания работала с большими потерями. Это дает основание Шанхайской фондовой бирже отменить листинг.

Свои финансовые неудачи NJTC связывает со слаборазвивающимся глобальным танкерным рынком морских перевозок и высокими эксплуатационными расходами. Но в этом году компания надеется на кредит в размере 1,5 млрд долларов.

следние несколько месяцев из-за неурегулированных долгов. Первое - Da Cui Yun 2011 года постройки дедвейтом 28450 тонн, которым владеет другая дочерняя компания группы Cosco, было арестовано в начале декабря 2013 года.

CHINA Shipping Container Lines - дочерняя компания China Shipping (Group) Company, которая специализируется на всемирных контейнерных перевозках и оказании связанных с этим услуг, вновь терпит убытки из-за слабого спроса на международных рынках и избыточного тоннажа. Потери китайского перевозчика в 2013 году составили 435 млн долларов.

CSC Phoenix - «дочка» второй по размерам в стране китайской государственной логистической



«Полярный кодекс» против человечества

Международная морская организация (ИМО) планирует принять для судоходства в Арктике и Антарктике «Полярный кодекс». Этот документ призван закрепить в регионах международные нормы экологической и навигационной безопасности. Однако многие иностранные эксперты бьют тревогу. Они видят в проекте «Полярного кодекса» существенные недостатки и считают, что он не учитывает интересы всего человечества, не в состоянии решить основные экологические проблемы и может привести к катастрофам.

«Ослепленная перспективой свободного ото льда плавания, ИМО делает роковое предположение, что многие суда, не имеющие специальной защиты корпуса, смогут безопасно осуществлять навигацию в арктических водах». Это, по мнению экспертов, приведет к тому, что большое число судов устремится в Арктику и Антарктику. Однако увеличение активности в полярных регионах будет способствовать возникновению новых угроз для окружающей природной среды через разливы нефти, выбросы черного углерода, сбросы сточных вод, внедрение инвазивных («агрессивных») видов растений и животных, которые негативно повлияют на местную флору и фауну.

Флотский мазут, используемый в большинстве судовых энергетических установках, - самый грязный вид используемого топлива в транспортном секторе. И если он уже запрещен в Антарктике, то касательно Арктики ИМО проигнорировала рассмотрение этого вопроса.

Новое имя для бизнеса

Южнокорейская судоходная компания STX Pan Ocean пострадала от мирового финансового кризиса и проходит процедуру реструктуризации по решению суда. В начале января в компании заявили, что изменили свое название на Pan Ocean. Это определенная попытка «отмахнуться» от финансово неблагополучной материнской STX Group. Все основные филиалы STX Group борются с нехваткой ликвидности и ростом задолженности из-за спада в судостроении и судоходстве.

«Мы будем стабилизировать свои дела как можно скорее после получения нового названия, попытаемся возобновить бизнес, создавая новые образы», - сказал представитель Pan Ocean.

Из статьи Виталия Чернова, главного редактора ИАА «ПортНьюс»

В ушедшем 2013 году ситуация в мировом судоходстве оставалась сложной. По-прежнему низкие фрахтовые ставки и дорогой бункер заставляют судовладельцев «подтянуть пояса». Однако наблюдается некоторая стабилизация, переизбыток флота на рынке сокращается, но судоходные компании намерены продолжать оптимизацию расходов и прибегать к инновационным решениям.

ПРОДОЛЖЕНИЕ АНТАРКТИЧЕСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ ТЕПЛОХОДА «ИВАН ПАПАНИН»

СОВРЕМЕННАЯ АРХИТЕКТУРА АНТАРКТИДЫ

Антарктида с экстремальными температурами диктует свои правила поведения на Белом континенте. Природные условия в Антарктиде уникальны: температура воздуха до минус 90 градусов, стоковые ветры до 60 метров в секунду, снежные метели, подвижка ледяного панциря, айсберги, жесткое ультрафиолетовое излучение, недостаток кислорода, труднодоступность - все сделано природой для того, чтобы здесь невозможно было не только работать, но и находиться человеку.

С момента высадки первого человека на антарктический берег и по настоящее время человечество старается приспособиться к выживанию на этом континенте. За этот период сложилось определенное направление в местной «архитектуре» - проектировании и строительстве жилых модулей, приспособленных для жизнедеятельности в Антарктиде.

Узнать больше об этом направлении, меня подвигли новогодние поздравления наших коллег. На своих новогодних и рождественских электронных открытках, присланных в адрес экипажа т/х «Иван Папанин», многие из них изобразили свои станции, поражающие уникальными конфигурациями.

За годы работы в Антарктиде у многих из нас сохранились фотоматериалы с изображением различных станций. Поражает воображение вид современных строений. Эти сооружения спроектированы для работы и проживания в экстремальных условиях, построены из ультрасовременных материалов, оснащены высокотехнологичным оборудованием, а обслуживаются обычными людьми.

На судне есть постоянно действующая фотогалерея, о которой я уже рассказывал в одном из выпусков газеты «Арктическая звезда». Содержание галереи обновляется и привлекает внимание не только членов экипажа, но и приглашенных гостей. Здесь уже побывали вице-консул России в ЮАР Дмитрий Зубарев, Генеральный консул Индии в ЮАР Mrs. Swati Kulkarni, руководитель антарктической программы Индии Mr. Javed Beg и многие другие уважаемые гости теплохода «Иван Папанин». В 2014 году на судне открыта еще одна экспозиция, посвященная современной антарктической архитектуре. Представлены фантастические фотографии полярных станций на континенте, от монгольской юрты до сегодняшних, похожих на «летающие тарелки», сооружений.

Некоторые проекты заслуживают мирового признания. Так, британская антарктическая станция «Галлей VI» (Halley VI) номинирована на премию Всемирного фестиваля архитектуры (WAF Awards 2013). База установлена недалеко от Южного полюса. Ее открытие и начало работы в феврале 2013 года было приурочено к 100-летию юбилею экспедиции Роберта Скотта к Южному полюсу.

Несмотря на то, что на территории материка нет постоянного населения, цивилизация дотянулась и до Южного полюса. В районе географического Южного полюса действует американская станция Амундсен - Скотт (Amundsen-Scott). На станции в летний период проживает до 200 человек. Уникальная конструкция на сваях позволяет не скапливаться снегу под зданием и не растапливать его. Станция Амундсен - Скотт соединена трансконтинентальной ледяной трассой с другой американской станцией Мак - Мердо (англ. McMurdo). Станция является современным научным центром и самым большим сообществом в Антарктиде. На станции постоянно проживает порядка 1200 человек. Станция имеет 3 аэродрома и более 100 строений, есть оранжереи, снабжающие полярников свежими продуктами, есть церковь. С 1960 по 1972 годы на станции работала первая и единственная в Антарктиде атомная электростанция. Однако в связи с запретом на использование атомной энергии на континенте и целым рядом неисправностей ее демонтировали и эвакуировали.

Российская внутриконтинентальная антарктическая станция «Восток» расположена рядом с южным магнитным полюсом Земли. В районе станции в 1983 году зарегистрирована самая низкая температура на планете - минус 89,2 градуса Цельсия. Выжить при такой низкой температуре, в сочетании с низкой, почти нулевой влажностью и низким давлением воздуха, возможно только при наличии надлежащей защиты.

Бельгийская станция «Princess Elisabeth» является первой в мире экологически безопасной и работающей исключительно на возобновляемых источниках энергии. Дизайн станции похож на космический корабль пришельцев. Станция рассчитана на 20 членов экипажа. Китайская станция «Куньлунь» расположена на высочайшей точке антарктического континента и идеально подходит для астрономических исследований. На станцию уже доставлен и установлен телескоп, являющийся самым большим оптическим телескопом в Антарктиде. Всего же на станции будет установлено пять подобных телескопов.

Антарктида, борт теплохода «Иван Папанин».
Владимир ПАНТЕЛЕЕВ,
помощник капитана по радиоэлектронике.
Фото автора.



В первой декаде января экипаж т/х «Иван Папанин» завершил работы в районе Larsemann Hills и последовал к месту следующей точки выгрузки на антарктическом побережье. Этот сезон в Антарктиде характеризуется медленным таянием льдов и большой сплоченностью льда у кромки припая. При подходе к месту выгрузки нами использовались ледовые карты, полученные с американских спутников NASA. Наши «старые» коллеги с НЭС «Академик Федоров» любезно предоставили нам подробные ледовые карты, основанные на данных, полученных с российских метеоспутников.

Понимая сложность положения, индийские ученые из Национального центра антарктических и океанских исследований (NCAOR) прислали на судно карту с анализом ледовой обстановки, полученной с индийского спутника. Уверенно можно сказать, что судно было достаточно обеспечено метеорологической и ледовой информацией, но главное в Антарктиде - не дойти до места, а благополучно выйти из ледового плена. Подтверждение тому - недавняя эпопея с круизным лайнером «Академик Шокальский», застрявшим во льдах с членами австралийской антарктической экспедиции.

Сравнивая ледовую обстановку в сезоне 2013-2014 годов с предыдущим сезоном, с уверенностью можно утверждать, что сейчас она значительно сложнее. Припай толщиной до полутора метров не отошел от береговой черты в районе Холмов Ларсена на 20 миль.

Более того, вход в бухту, где расположена индийская станция Бхарати, закрыт обломками айсбергов. Остановившись у кромки припая и оценив ледовую обстановку на селекторном совещании с руко-

водителем индийской антарктической программы Mr. Javed Beg, капитан теплохода Станислав Кравец и лидер индийской экспедиции Mr. Pradeep Kumar Manna приняли решение о начале выгрузки груза и топлива с помощью вертолетов. На станцию доставлен летний состав экспедиции, продовольствие и топливо, достаточное для поддержания жизнедеятельности станции до марта.

В середине февраля запланирован второй заход теплохода в район станции. К этому времени предполагается, что припай будет взломан, а подтаявший лед внутри бухты будет вынесен из бухты ветром и течением. Тогда выгрузка оставшегося топлива, необходимого зимовщикам, может быть осуществлена с помощью катера и понтона. Однако есть опасение, что бухта в этом сезоне не очистится от льда. Согласно архивным данным за прошлый аналогичный период, среднесуточная температура в этом районе опустилась ниже нуля с 30 января, т.е. прекратился процесс таяния и началось интенсивное льдообразование. На 8 января лед в бухте оставался не взломанным, и его выход из бухты блокирован обломками айсбергов.

Учитывая неблагоприятные метеорологические факторы, можно предположить, что лед в бухте останется нетронутым до следующего сезона. В этом случае в феврале предстоит выгружать оставшееся топливо только вертолетом специальными танк-тейнерами по 3 тонны, что, естественно, приведет к удорожанию груза и увеличению времени, необходимого для выгрузки.

Все это еще предстоит сделать, а пока судно, пробив массив льда и выйдя на чистую воду, следует в бухту Ленинградская в районе Земли Королевы Мод для выполнения следующего этапа работы.

КРЕПКИЕ УЗЫ: КРЕСТНАЯ МАТЬ



В гостях у экипажа балкера «Новая Земля» побывала крестная мать судна - заместитель главного бухгалтера ОАО «ММП» Ольга Сегнитова.

Традиции на флоте - вещь незабываемая. Церемонии, обряды и поверья для большинства людей - пустые страхи и суеверия, но моряки искренне верят в них и соблюдают все обычаи. С уверенностью можно сказать, что на любом судне это основа дисциплины.

КРЕЩЕННЫЙ НАДЕЖНЕЕ

Вот и крещение судна - великое таинство, пришедшее к нам из глубины веков, но чтимое по сей день на любом флоте - рыболовецком, военно-морском, транспортном. В ходе обряда судно обретает не только имя, но и, как считается, защиту Всевышнего от всех невзгод.

Источники гласят, что эта традиция унаследована нами от финикийцев. Языческий обряд освящения судна у этих средиземноморских племен сопровождался жертвой морским богам, а корпус судна они кропили кровью молодой девицы. Скандинавские викинги под киль нового корабля бросали невольника. В наши дни торжественная церемония перестала быть столь кровавой, сегодня она включает в себя освящение судна по церковным канонам с окроплением святой водой и поднятием флага. Также по заведенному ритуалу крестная мать (выбирается из числа успешных деловых женщин, как правило, связанных с деятельностью судоходной компании или с именем судна) разбивает бутылку шампанского о форштевень «крестника». Впоследствии две самые важные реликвии - горлышко от разбитой бутылки и фотография крестной матери - хранятся вечно на судне и оберегают его во время плавания.

На «Новой Земле» фотография крестной матери украшает переборку кают-компания, а горлышко с пробкой - морской талисман, оформленный в рамочку, висит в каюте капитана.

Сегодня на судне со всей тщательностью подготовились к встрече крестной, которая, следуя своему долгу - оказывать внимание членам экипажа, с удовольствием приняла приглашение. Накрыли стол, поставили видеозапись практически пятилетней давности с приемки судна в Китае на верфи Cxengxi Shipyard (г. Шанхай), капитан Сергей Сенокосов вручил цветы почетной гостье.

- Все эти годы со времен торжественной церемонии не было возможности организовать такой визит: после захода в первый наш порт Ванино, мы работали в основном на Дальнем Востоке, затем в Кандалакшском порту, долго не заходили в Мурманск. Потом менялись экипажи, меня на судне не было, - говорит Сергей Сенокосов. - И как только случай представился, я не преминул им воспользоваться и пригласил Ольгу Евгеньевну к нам. Мы всегда рады ее видеть.

Сама Ольга Сегнитова, просматривая на экране архивные кадры, с восторгом вспоминает церемонию, в которой ей была отведена важная и ответственная миссия. И говорит, что очень сильно волновалась, поскольку неразбитая с первого раза бутылка - дурной знак! «Мне сказали, мол, тренируйся, чтобы никаких вторых дублей не было!»

- А еще в Китае меня просто поразило количество людей, которое встречало нас у борта нового судна, - делится она впечатле-

ниями. - Для многих присутствующих там механиков, инженеров, конструкторов, рабочих и менеджеров различного уровня увидеть, что из их труда получилось вот такое плавучее чудо - детище их ума, усилий, стало настоящей радостью!

«БОЖЕСТВЕННАЯ ЗЕМЛЯ» ПАРОХОДСТВА

К выбору имени «новорожденного» подошли со всей серьезностью. Как писал в своей книге «Законы моря» Георгий Канонич: «Дать новому судну достойное имя - задача непростая. Название должно быть красивым, благозвучным, соответствовать типу, назначению, размеру судна». Моряки верят, что название может предвещать судьбу парохода: как вы его назовете, так он и поплывет.

Сотни лет в водах Ледовитого океана поморы совершали дальние переходы к архипелагу Новая Земля. В сложных ледовых условиях, осваивая пути к Новой Земле, русские мореходы накапливали опыт, писали славные страницы изучения Арктики. Коренные жители издревле называли архипелаг «Норо я», что означает «Божественная земля». В честь этого архипелага и получило свое имя новое судно.

Сергей Сенокосов с удовольствием рассказал о своем судне, на котором трудится уже почти пять лет, которое сам лично принимал и в анналах которого он навсегда останется первым капитаном. По его словам, судно обладает прекрасными мореходными качествами и маневренными характеристиками. Оно усиленного ледового класса, отвечает современным стандартам безопасности и эффективной эксплуатации балкеров. Одно из важных достоинств - двигатель Брянского машиностроительного завода, мощностью 9 480 КВт. Подобные агрегаты успели зарекомендовать себя на эксплуатируемых пароходством судах. А самое главное, на судне созданы хорошие условия для работы и отдыха членов экипажа. Здесь есть и сауна, и спортзал, и прачечная со стиральными машинками и сушилкой для белья, и даже лифт. «Люди проводят столько месяцев в море - им должно быть комфортно!» - говорит капитан.

ПОРЯДОК, КАК В АРМИИ

Выбор профессии для Сергея Сенокосова стал неожиданностью для его родных и близких. Родом из Белоруссии, из небольшого города Пинска Брестской области, расположенного вдали от моря, он решил стать моряком не по чьим-то стопам и не за компанию со сверстниками, а сам по себе. Говорит, что больше всего его тогда влекла романтическая сторона профессии.

- Не сказал бы, что на руду у меня было написано стать моряком, - рассказывает о себе капитан. - Я единственный из семьи

решил поступать в морской вуз и учиться на судоводителя.

Приехал в Санкт-Петербург и с первого раза поступил в ЛВИМУ им. адмирала Макарова. Проходил практику в Мурманском пароходстве и тогда уже решил для себя, что будет ходить не только в теплые страны, но и в высокие широты неприступной Арктики. Макаровка дала хороший задел всему их выпуску, и в течение месяца все 50 новоиспеченных штурманов, приехавших по распределению в ММП, сели на суда компании. «Представьте, какой у нас был флот - сразу же трудоустроили 50 человек!».

Он начал с 4-го помощника капитана, работал на «И. Богуне», «Д. Донском», «Е. Пугачеве», «М.Стрекаловском», «К.Свиридове». На последнем теплоходе был назначен капитаном.

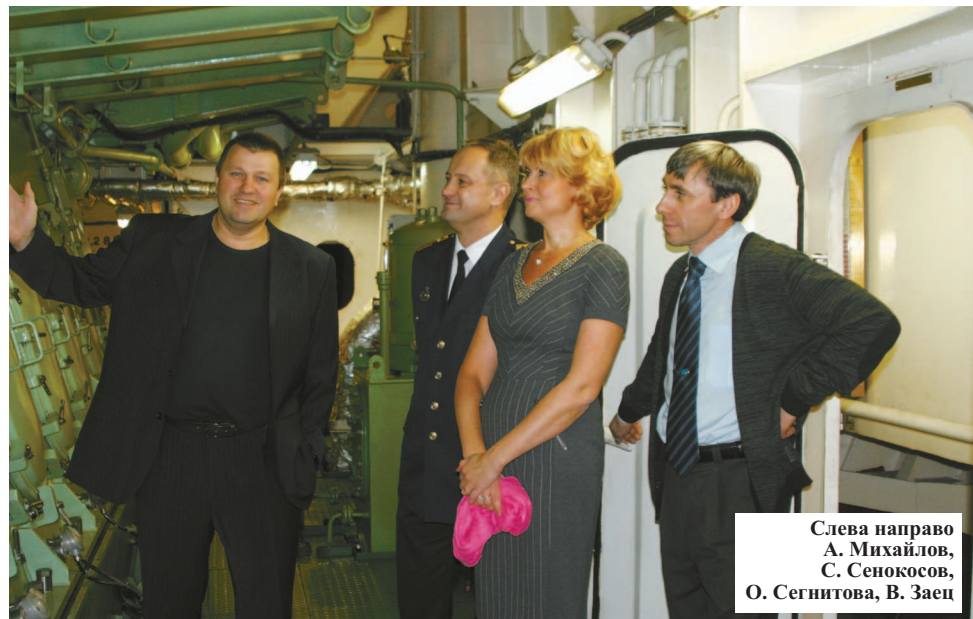
Макаровку вспоминает с особым благоговением и говорит, что макаровцы по сей день очень ценятся на флоте и на голову выше выпускников остальных российских морских вузов. Старейшая в стране академия является настоящей кузницей высококвалифицированных кадров. И ценится она не только за получаемые в ней знания, но и за особую атмосферу, которая воспитывает настоящих моряков в классических традициях. Казарменный режим, боевой дух и обязательное ношение формы - и ныне основные атрибуты Макаровки! Здесь всегда действовало правило: чтобы в будущем управлять суперсовременным судном, нужно сперва научиться выполнять приказы, а затем уж и командовать, и только после этого офицер сможет нести ответственность за жизни членов экипажа.

«Крещение - это великое таинство. Перед спуском на воду доселе мертвый, неодушевленный металл получает имя, обретает душу и вступает в родную стихию уже живым, одушевленным - частью единого организма: корабль-экипаж. Крещение корабля - прекрасный обычай, красивая мистерия...»

Г.О. Кононович. «Законы моря».

В годы обучения Сенокосову смогли привить особое отношение к профессии и к существующим в ней правилам. «Я, к примеру, строго слежу за ношением формы среди моряков. Для меня очень важно, чтобы все были при параде, особенно когда в порт заходим и особенно за границей. Ведь там мы являемся лицом компании».

Сам Сергей Иванович - приверженец старой судоводительской школы и чтит такие понятия, как выправка, честь, слово капитана и, конечно же, отдает дань флотским традициям и учит тому молодежь.



Слева направо
А. Михайлов,
С. Сенокосов,
О. Сегнитова, В. Заец

ПОБЫВАЛА НА БОРТУ СВОЕГО СУДНА

Здесь под его руководством вчерашние курсанты превратятся в настоящих моряков, заматеруют и станут морскими волками. «Если вижу толк в человеке, я ему хоть пять раз буду объяснять!» - говорит Сенокосов. Но признается, что как начальник очень строг со своими подчиненными. «Я требую так, как меня когда-то учили. Но если специалист, практикант поработает у нас, уверен, впоследствии он будет выполнять свои обязанности на «отлично». Такой строгий подход к своим подопечным, капитан объясняет так: чтобы работать на современных судах такого класса, нужно иметь достаточный опыт, отлично знать иностранный язык, быть дисциплинированным и стремиться повышать квалификацию.

НАСТАВНИКИ ДЛЯ МОЛОДЕЖИ

В этом контракте на судне 3 практиканта - курсанты Морской государственной академии имени адмирала Ф.Ф. Ушакова из Новороссийска. С двоими из них - Вячеславом Романенковым и Романом Болдыревым нам удалось пообщаться.

- Вячеслав, как вам работаете на судне, есть ли сложности?

- На это судно попали по чистой случайности, но ни разу не пожалели об этом. Здесь хороший экипаж, капитан, и условия

труда нас тоже устраивают. Пришли сюда в августе на полугодовую практику.

- Готовы работать в пароходстве?

- Почему бы и нет?! В вышке мы много изучали в теории, но кое с чем не планировали столкнуться на практике.

- Например?

- Не думали, что будут последствия качки - это ужас какой-то, - смеется Вячеслав. - А все остальное в пределах нормы, шли в эту профессию - знали, чего ждать. Вот в Арктике еще не были, белых медведей хотелось бы увидеть!

Старший механик Анатолий Михайлов о своих помощниках отзывался хорошо, по-доброму, говорит, что «грамотные ребята». От обязанностей не отлынивают: пять дней они работают, субботу-воскресенье отдыхают. Выполняя одну работу, не боясь, берутся за новое дело. И руководство к ним с душой, иногда, когда заходят в иностранный порт, разрешают им сойти на берег, погулять, посмотреть, чем живут горожане.

Анатолий Викторович в пароходстве почти 31 год. Со слов капитана, он высококвалифицированный специалист (работал на различных судах компании, в том числе на самом большом танкере пароходства «Надежда»), который не только способен организовать работу в коллективе и держать все под контролем, он способен обучить начинающих



Практиканты
Вячеслав Романенков
и Роман Болдырев

моряков уму-разуму. И даже по-отечески наставить молодежь, когда того требует ситуация.

ПОРЯДОК В ВЕЩАХ И ДЕЛАХ, ПОРЯДОК В ГОЛОВЕ!

Помимо соблюдения традиций на «Новой Земле» возведен в абсолют культ чистоты и порядка. «Сергей Иванович - самый аккуратный капитан. У него порядок практически, как в армии», - поведал суперинтендант судна Валерий Заец. Кстати, в этом мы и сами убедились во время экскурсии по судну. О бережном отношении к вверенному ему имуществу говорил и тот факт, что даже ковровое покрытие было щепетильно застелено клееночкой по всему периметру. А как же иначе? На улице зима, и визитеры, застывающие в помещении на подошвах своей зимней обуви снег и грязь, натопнут, запачкают «махровые палубы», которые должны послужить экипажу долгое время и радовать опрятным видом! «Это у меня с детства, - объясняет свою педантичность Сенокосов и добавля-

ет. - Ну и со времен Макаровки».

Чтобы понять, какой у тебя работник, нужно зайти к нему в каюту и посмотреть, что у него там творится: какой человек по отношению к порядку - таков он в делах, считает Сенокосов.

А еще он любит что-нибудь мастерить. Признает, что физическая работа заставляет забыть о насущных проблемах, расслабиться. В Белоруссии он построил своими руками большой и красивый дом, где ждут его с рейсов супруга и двое сыновей. По приезде собственноручно обустраивает свою «усадьбу» и прилегаю-

щий участок все новыми и новыми полезными «прибамбасами» - бассейн, беседка, навес с гамаком... В этом деле он не планирует останавливаться на достигнутом, как говорится, нет предела совершенству.

На судне Сергей Иванович тоже любит «побаловаться» плотничеством и резьбой по дереву. К примеру, с удовольствием продемонстрировал нам резные деревянные ручки на дверцах в сауну в форме медведя - логотипа компании - и спинку для лавки, которые сам не так давно изготовил. Чем не пример для воспитания молодого поколения?!

Набравшись хороших впечатлений и добрых эмоций, мы покинули судно. По словам Ольги Евгеньевны, ей было искренне приятно побывать в гостях у своего «крестника», а после такого приема полученное после обряда крещения обязательство оказывать внимание экипажу и чаще навещать моряков вполне может превратиться в одно из самых привлекательных занятий. Жаль, что в родном порту судно бывает нечасто. В середине декабря «Новая Земля» отправилась с грузом апатита в Тернезен, портовый город в провинции Зеландия (Нидерланды), а затем после погрузки угля в Канда-лакше - в английский Гуль.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото автора.



ВОСПОМИНАНИЯ ДЕТДОМОВЦА

«Тем детдомовцам, кто хорошо вел себя и учился на «хорошо» и «отлично», выдавали новую одежду. Мне выдали черный китель с блестящими пуговицами, на которых были якоря. Я гордился, что у меня морской китель. Ведь моя детская мечта была - вырасту, стану моряком». Об этом рассказал в своей книге «Воспоминания детдомовца», изданной в конце прошлого года, воспитанник Яренского детского дома Архангельской области, ветеран пароходства Геннадий Пятлин.

Книга вышла в свет тиражом 300 экземпляров и посвящена 100-летию со дня образования Яренского детского дома. На страницах издания автор делится собственными воспоминаниями о том времени, когда он находился на воспитании в этом детском доме в послевоенный период с 1945 по 1954 год.

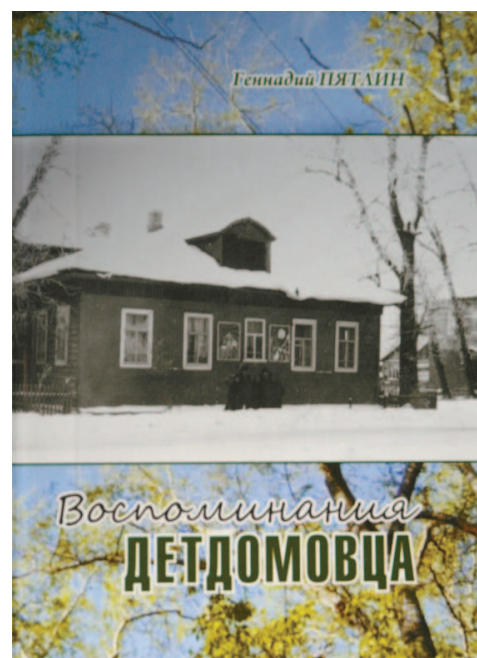
Так уж случилось, в 1944 году в семью Пятлиных пришла беда. Вначале умерла мама, а вскоре не стало отца. Четверо маленьких детей остались без родителей, и все они были переданы на воспитание вначале в Котласский детский приемник, а затем - в Яренский детский дом.

В детдоме тогда жили более 200 детей, лишившихся родителей в годы Великой Отечественной войны. Автор в своей книге рассказывает о трудном сиротском детстве, эти истории о пережитом поражают своей искренностью и непосредственностью, затрагивают самые глубокие чувства читателя. «Время было сложное и трудное для нас, детдомовских детей», - пишет Геннадий Иванович. И самое страшное, что пришлось испытать, - это голод. В послевоенное время даже хлеб для детей выдавали по норме. «Мы за столом старались схватить хлеб с довеском, тоненький ломтик или горбушку. Ведь горбушку можно было дольше жевать и даже сосать, чтобы prolongировать удовольствие от еды», - вспоминает автор.

Сейчас Геннадию Ивановичу уже за 70, но он помнит о той жизни все. Он рос старательным, исполнительным и послушным воспитанником. Нередко в его памяти всплывают события трудного детства и незаслуженные детские обиды. А их было немало. Через всю жизнь он пронес воспоминание, как однажды директор детского дома, не разобравшись, избил его за кражу картошки. Кстати, картошку ту Гена Пят-

лин не украл, а собрал на дороге, но его объяснения не были выслушаны. Мальчик тяжело переживал случившееся, боль быстро прошла. И сегодня не обидит жить в сердце Пятлина, а доброта. Он говорит: «В нашем детском доме было больше хорошего, чем плохого». В детдоме его научили трудиться, быть добрым, заботиться не только о себе, но и об окружающих его людях. Геннадий Иванович с теплотой и признательностью вспоминает воспитателей, учивших его жить и адаптироваться в обществе. Благодаря их помощи и своему упорству он исполнил свою детскую мечту, много лет ходил в море на судах Мурманского пароходства, побывал во многих странах, создал крепкую надежную семью, вырастил детей.

В книге Пятлина, кроме его воспоминаний, приведены рассказы бывших воспитанников и воспитателей Яренского детского дома, много фотографий. Незатейливые строки стихов, написанных бывшими детдомовцами, украсили книгу и сделали ее более лиричной, интересной для читателя. «Крепкой дружбой спаяна на многие года наша необычная детская семья», - это строки одного из стихотворений, приведен-



ных в книге. Воспитанники до сегодняшнего дня встречаются, общаются друг с другом, словно дети одной семьи. А Яренский детский дом они называют своей «матерью» и свято берегут память о далеком сиротском детстве.

Валентина КАРЕПОВА.



Флагман ВМФ России ТАВРК «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов» 20 января отметил 23-ю годовщину подъема флага. А 15 февраля исполнится 25 лет со дня вывода ограниченного контингента советских войск из республики Афганистан. Двум этим памятным для нашей страны датам посвящена глава из романа Юрия Гутяна «Предельный возраст».

От редакции.

«Наверное, слишком много впечатлений, - подумал я, спрыгивая с койки и подходя к иллюминатору. - Накопилось, собралось всякого, вот и не спится...»

Который раз я поступаю так с того момента, как прозвучали по корабельной трансляции команды, долгожданные для любого матроса, особенно молодого: «Палубу проветрить и прибрать! Задрать водонепроницаемые переборки!», означающие скорый отбой. Пятый? Десятый? Не считал. А ведь и полночь давно минула...

Вон сосед по каюте, судя по его ровному дыханию, едва слышному из-за шторки, давно уже пребывает в царстве Морфея, а мне все никак не удастся хотя бы задремать. Не спится, хоть плачь! Прыгаю туда, сюда. Подолгу стою, не в силах оторвать взгляд от происходящего за бортом.

Манит переливами огней берег. Им вторят мерцания звезд, а ветер доносит запахи чужой земли. В их аккорде улавливаются нотки чего-то знакомого, но пока не опознанного, и это вселяет тревогу. Что же так пахнет? Что не дает уснуть? Молчит память. Не дает ответ, порождая беспокойство.

А, может, всему виной череда быстротеменяющихся событий и впечатлений, не оставляющая времени для осмысления? Возможно, и так. Ведь иногда кажется, что лишь вчера вышли в море, на боевую службу, а календарь утверждает, что больше месяца минуло с того дня. Все смешалось: полеты в Баренцевом море, штормование в Норвежском, снова полеты. Потом была неласковая встреча с Атлантикой, где опять шторма и полеты. А как по-другому? Ведь на авианосце служим!

Прошли Гибралтар и очутились в совершенно другом мире. Холод северных морей неожиданно сменился зноем, принесенным ветрами из Африки, а ты все никак не можешь поверить в реальность происходящего. Ведь совсем недавно, попрощавшись с родными, шли мы к причалу по скрипучему снегу. Студеный ветер, пробившись сквозь мрак полярной ночи, сковывал холодом щеки и больно кусал за уши, тщетно пытаюсь пробраться сквозь плотный мех летней куртки. А теперь той же компанией, только без ветра, сидим, обливаемся потом, уставились в экран телевизора, транслирующего новости из Алжира, и удивляемся, что местный народ, заведя пару капель, что упали на землю из потемневшего неба, закутался во что только можно, примерно как у нас в октябре, когда налетит заряд откуда-то из тундры. И это все зимой! А что же здесь творится летом? Холодно им, видать, сейчас, а нам здесь жарко. Очень жарко для северян...

А все-таки хорошо в Средиземном море! За бортом лениво плещут лазурные волны. Над головой раскинулась яркая синева с

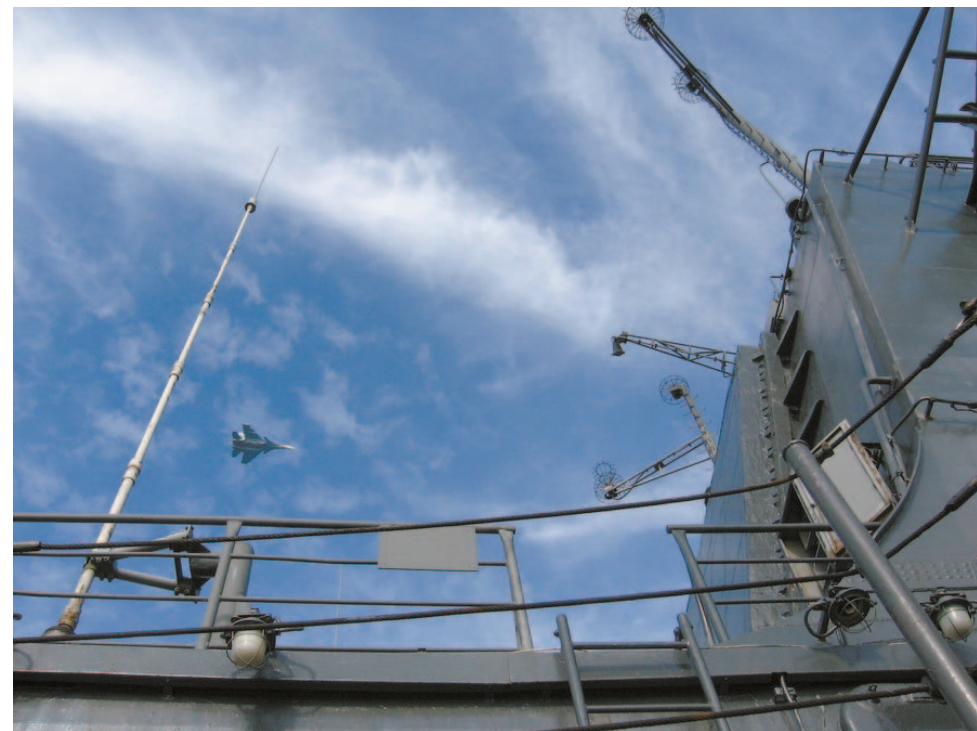
БЕСПОКОЙСТВО

редкими белыми барашками облаков и разлетевшимися по небосводу невесомыми перьями. Мимо проплывают страны, чьи названия будоражат воображение: Марокко, Тунис... Не здесь ли находился древний Карфаген? Здесь. Как и Бизерта, где обрел свое последнее пристанище военно-морской флот царской России...

Новый год встретили у берегов Мальты. Потом были Египет, Сирия... Вот бы побывать на этой древней земле, воочию увидеть то, о чем так много читал! Но не получится. В этот раз, по крайней мере. Не в круизе на океанском лайнере ведь, а в дальнем морском походе на авианосце. Вся жизнь сейчас подчинена великому священнодействию под названием «полеты». ... Может быть, в другой жизни получится, в смысле, когда уйду «на гражданку»? Недолго осталось разрываться между «хочу» и «необходимо». Тогда останется лишь «хочу» и «могу». И было бы очень здорово, чтобы возможности позволяли осуществлять желаемое.

Упоминание о возможно скором прощании с армией заставило потянуться за сигаретой. Давно мечтаю оставить эту вредную привычку, но, увы. Привычка так и остается привычкой.

А, может, не так уж и плохо будет на той, совершенно неизвестной мне «гражданке»? Ведь живут же люди, и, кажется, совсем неплохо живут! Вон многие мои знакомые и большая часть однокашников уже сменили военную форму на гражданские пиджаки, и ничего, живут, не жалуются. Правда, на мои вопросы: «И как оно - быть в запасе? Не жалеешь ли, что пришлось оставить службу в армии?» - отвечают как-то неопределенно или, что еще хуже, набором штампов и банальностей. Но встречаются и такие, кто предупреждает о некотором периоде депрессии, которая, как правило, быстро заканчивается и сменяется интересом к новой жизни. Именно они и произносили фразу, окончательно сбивавшую с толку: «Знаешь, к какому выводу я пришел? Увольняться нужно было еще вчера, а не тянуть с этими продлениями контракта! Сколько возможностей упущено! Сколько драгоценного времени!». Кто из них прав? Придет время, и сам сделаю собственный вывод. А пока, пожалуй, не стоит изводить себя, возможно, напрасными переживаниями. Да и пустое это занятие! Гораздо интереснее вспомнить о том, как начался первый из запланированных визитов этой боевой службы.



Новый, 2014 год в Якутии объявлен Годом Арктики

Жители арктических районов требуют повышенного внимания властей республик.

Президент Якутии Егор Борисов на встрече с членами правительства республики, депутатами регионального парламента, главами районов объявил, что 2014 год в Якутии будет Годом Арктики, сообщил РИА «Новости» представитель администрации региона. «Жители арктических районов справедливо требуют повышенного внимания со стороны властей республики», - заявил Борисов.

По его словам, руководству Якутии в 2014 году необходимо уделить особое внимание северным территориям.

<http://ria.ru/>



Арктика может стать театром военных действий

В связи с сокращением ледового покрова в Арктическом регионе может смениться баланс сил, вплоть до того, что Арктика станет новым театром военных действий, пишут британские СМИ. Вашингтону придется вложить миллиарды долларов в защиту морских путей, которые могут появиться в течение

ближайших 12 лет в результате таяния льдов в Арктике, пишет The Times.

Глава ВМС США Джонатан Гринерт предупредил Пентагон, что Америка отстанет в гонке за Арктикой, если не начнет размещать военные эсминцы и подлодки в регионе уже сейчас. Ожидается, что в ближайшие 12 лет торговые суда откроют регулярное движение по Северному морскому пути вдоль российского побережья Арктики, а также через Северо-Западный проход в Канаде, что сильно сократит расходы на морские перевозки в глобальных масштабах, пишет BBC.

В США уже сейчас планируют расширение патрулирования военно-морскими силами в арктических водах с целью охраны новых водных путей и контроля за действиями потенциального противника.

Доклад главы ВМС появился в очень неудобный для Пентагона момент, отмечают СМИ. Президент Обама считает, что главным стратеги-

ческим направлением для американского флота является Южно-Китайское море и Тихоокеанский бассейн в связи с усилением там китайского присутствия. Кроме того, Пентагон только в этом году должен по распоряжению Конгресса сократить свои расходы на 30 млрд долларов.

В декабре минувшего года вице-премьер Дмитрий Рогозин заявил, что за Арктику «разворачивается серьезная битва», однако она пока не выходит за рамки виртуальной, хотя «игроки настроены серьезно».

Ранее министр обороны генерал армии Сергей Шойгу объявил о предстоящем создании в 2014 году группировки войск для защиты национальных интересов России в Арктике. По данным военного ведомства, восстановление военной инфраструктуры в арктическом регионе уже началось. В будущем запланированы работы по восстановлению северных аэродромов «Тикси», «Нарьян-Мар», «Алыкель», «Амдерма», «Анадырь», «Рогачево» и «Нагурская».

<http://www.vz.ru/>



...Утро выдалось ярким, солнечным. Авианосец «Адмирал Кузнецов», пройдя лазурными волнами мимо известного по древнегреческим мифам и легендам острова Родос, приближался к берегам Турции. С высоты командно-диспетчерского пункта хорошо видно, как из голубоватой дымки медленно выплывают небольшие, скорее всего, необитаемые острова. Затем на горизонте показались изумрудные горы. По мере приближения они оказались покрытыми буйной зеленью, чему никак не хотелось верить. Совсем недавно Дед Мороз вышагивал по ангару, столовым, кают-компаниям корабля с огромным мешком за плечами, радуя экипаж неожиданными подарками и смущая довольно смазливой Снегурочкой, скрывающей под густым слоем косметики свое истинное лицо и причастность к лейтенантскому сословию. Впрочем, тогда совсем неважно было, из какой боевой части эта «красавица». В памяти всплывал запах хвои, к которому прибавлялся неизменный терпкий аромат апельсинов, нарядная елка, пушистый снег, богато накрытый праздничный стол. А теперь вместо привычных рождественских сугробов перед глазами под лучами ласкового солнца сочные летние краски.

Пройдя небольшим проливом, очутились в базе ВМС Турции. Неимоверной красоты место. Отвесные скалы, зеленые горы. Чуть подернутая рябью гладь довольно удобной бухты. Недолгое пребывание в Средиземном море еще не заставило привыкнуть к мысли, что мы оказались в оазисе лета посреди зимы. Представшее перед глазами великолепие никак не увязывалось с еще живыми в памяти воспоминаниями мрака полярной ночи в заснеженном Мурманске, однообразием морских пейзажей северных морей и бушующих свинцовых волн Атлантики. Хотелось часами стоять у иллюминатора и все смотреть, смотреть, не веря собственным глазам, восторгаясь внешним озарением: лето, здесь зимует лето!

Была еще одна деталь, вносящая в мое состояние некую долю беспокойства и настороженности. Это - горы. Пусть и невысокие, но настоящие, величественные горы. Трудно найти слова для их описания. Особенно если их вид вызывает собственные ассоциации. Как ни старался прогнать неприятные воспоминания, злясь и досадуя на самого себя, ничего не получалось.

Вид горного пейзажа для жителя равнины сам по себе необычен, но пятнадцать

месяцев войны в Афганистане, выпавших на мою долю, наверное, навсегда внесли свои коррективы в восприятие окружающего. Что это? Пресловутый боевой психологический синдром? Возможно. Хотя и прошло более двадцати лет с момента моего возвращения «из-за реки», а вид подобных ландшафтов будоражит память, невольно возвращает в то время, когда мне было всего двадцать пять. Не забывается прошлое, не уходит навсегда. Как боль старой раны, что затихнет, успокоится надолго, а потом вдруг напомнит о себе внезапным приступом.

Но не только горы порождали беспокойство. Приближалась годовщина одного из эпизодов моего афганского прошлого, и я знал наверняка, что скоро в очередной раз буду поминутно вспоминать то, что было именно в это время двадцать один год назад, и с этим ничего невозможно поделаться. Гарdez. Дорога на Хост. Джадранский хребет. Высота 3234. Бой девятой роты 345-го парашютно-десантного полка. Героизм и отвага. Боль и слава... Буду вспоминать и удивляться, почему память так избирательно возвращает именно к этим событиям? Ведь мое участие в них лишь косвенное! Было ведь и большее, и страшнее, причем не один раз! Ответа пока нет.

Необычная красота окружающего мира не позволила окончательно погрузиться в воспоминания, а ближе к вечеру разразилась самая настоящая гроза. С громом, молнией, шквалистым ветром и ливнем. Гроза посреди зимы - это более чем странно. Здесь все не такое...

Запах выхлопов работающего дизеля, принесенный легким дуновением ветра, смешался с дымом истлевшей, так и не выкуренной сигареты. Горы. Солярка. Сигареты. Беспокойство. Так уже было...

Неожиданно в сознании сами собой всплыли слегка рифмованные собственные строки двадцатилетней давности, что недавно прочел во вновь найденном давно потерянном блокноте:

*Отдушина ада.
Здесь все необычно.
Тут пальмы растут,
Речушки, как змеи, струятся.
Лишь «духи» привычно
В засадах нас ждут
Или в кяризах таятся.*



*Сожженная солнцем
Чужая земля.
С жарой, как в отдушине ада.
Здесь воют шакалы,
Макаки кричат,
ДШК по ущельям стреляет.*

*А ночью устало
На спальник упав,
Обнимешь, как милую, камень.
Ты видишь во сне,
Как березки шумят
И пары влюбленных гуляют.*

Когда их писал? Что в Афгане, то это - точно. Но где и когда в подобной форме доверил бумаге собственные впечатления и ощущения? Уже и не вспомнить...

Впрочем, припоминаю... Кажется, в Баграме, после возвращения с очередных «боевых», что проходили на этот раз в районе Джелалабада. А ведь до сих пор еще жива в памяти та смесь удивления и недоумения, охвативших меня, когда после многочасового путешествия верхом на броне по безжизненной горной пустыне, пройдя сырым темным тоннелем, мы оказались в этом древнем городе! Пальмы, эвкалипты, женщины без чадры, чем-то напоминающие своими одеяниями цыган. Светловолосые, голубоглазые мужчины и диво дивное - апельсиновые и мандариновые плантации. Даже понятия до этого знакомства с ними не имел, как растут эти фрукты! А тут целую неделю провели по соседству. Жара неопиcуемая и цитрусовый аромат. Все непривычно и странно.

Так и сейчас. На календаре зима в самом разгаре, а здесь тепло и даже настоящая, с громом и молниями гроза прошла недавно. Вон дождь снова пустился...

Стоп! Хватит на сегодня воспоминаний и размышлений! Собственный опыт подсказывает, что подобное бессонное времяпровождение может затянуться до самого утра. Сейчас этого не нужно. Скоро наступит день и ночь, когда невольно предстоит поминутно вспоминать давнее прошлое и пытаться понять, почему так происходит уже который год.

Задержав шторку, чтобы отгородить свой собственный мирок, состоящий из себя самого, койки, прикроватного коврика, ночника и откидной полочки, заваленной книгами, от строгого интерьера каюты и странного, непонятного мира за бортом, почувствовал себя спокойнее. Спать. Нужно хоть немного поспать. Завтрашний день принесет новые впечатления.

Юрий ГУТЯН.
Фото из архива автора.



Проект Мурманского транспортного узла подорожал на 3,2 млрд рублей

Проект комплексного развития Мурманского транспортного узла (МТУ) получил положительное заключение Главгосэкспертизы, подорожав при этом на 3,2 млрд рублей. Об этом сообщает агентство «ПортНьюс».

«Главгосэкспертиза не одобрила ряд мер, направленных на снижение стоимости проекта, поэтому в условиях конкурса на разработку рабочей документации и строительство МТУ начальная цена была увеличена до 43 млрд 491 млн 699 тыс. 27 рублей», - говорится в сообщении.

Ранее начальная (максимальная) цена контракта составляла 40 млрд 237 млн 536 тыс. рублей.

Проект по развитию МТУ входит в ФЦП «Развитие транспортной системы России» (2010-2020 годы) и включает в себя создание глубоководных морских терминалов по перевалке угля, нефтяных грузов и контейнеров, планируемая мощность на первом этапе состав-

ляет 6 млн тонн, на втором - 12 млн тонн, к 2020 году - 18 млн тонн. Проект также предполагает строительство к порту железнодорожной ветки от ст. Выходной до ст.Лавна Октябрьской железной дороги длиной 46 км и железнодорожного мостового перехода через Кольский залив.

Новый морской грузовой порт расположится на западном берегу Кольского залива - на противоположной стороне от действующего Мурманского морского порта. Для реализации проекта в 2008 году было учреждено ОАО «Управляющая компания «Мурманский транспортный узел», 40% акций принадлежит ОАО «Мурманский морской торговый порт» (контролируется угольной компанией «СУЭК»), 25% акций - ОАО «Российские железные дороги», 15% - ОАО «НК «Роснефть», 15% - ФГУП «Росморпорт», 5% - администрация Мурманской области.

<http://flashnord.com/>

На границе с Мурманской областью построят новый норвежский порт

Пока в Заполярье думают, как лучше и быстрее организовать Мурманский транспортный узел, наши норвежские соседи начинают свой альтернативный проект. В ближайшие годы возле Киркенеса будет построен новый порт. Инвестиции в объект составят свыше 30 миллиардов рублей.

- Коммуна Сер-Варангер получит 6 миллиардов крон (30 миллиардов рублей. - Ред.) инвестиций. Это самый крупный план инвестиций в экономику Северной Норвегии после строительства газового комплекса и порта в Хаммерфесте, - сообщает сайт норвежской телерадиокомпании НРК Финнмарк.

Мэр коммуны Сер-Варангер Сесиль Хансен считает, что предстоящая стройка будет настоящим экономическим прорывом:

- Нам понадобятся новые сотрудники, нам понадобятся новые технологии. Надеемся, что Восточный Финнмарк станет активным участником сказочной истории

как на норвежской, так и на российской стороне, особенно в Баренцевом море.

Проектом предусмотрено строительство новой портовой территории и индустриального парка, где разместятся многие промышленные предприятия. Уже есть конкретные заявки.

Представители бизнес-кругов прежде всего связывают проект с развитием нефтяных и газовых разработок в Баренцевом море. В частности, планируется построить крупный терминал по перевалке нефти.

Местные власти подчеркивают необходимость максимально быстрого проведения подготовительных работ, оформления всех необходимых согласований и начала строительства, конечно, можно только порадоваться за соседей. Но, несомненно, новый порт станет сильным конкурентом будущего Мурманского транспортного узла.

<http://www.kp.ru/>





Поздравляем вас, коллеги!

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

Шадренкин Александр Федорович - помощник капитана по радионавигации теплохода «Клавдия Еланская»;

Билиба Владимир Иванович - капитан теплохода «Павел Вавилов»;

Нажимов Валерий Михайлович - токарь-кладовщик-моторист 1-го класса теплохода «Поморье»;

Беликов Алексей Васильевич - судовой врач теплохода «Клавдия Еланская»;

Дернов Александр Калинович - старший моторист теплохода «Клавдия Еланская»;

Нирка Николай Ефимович - токарь-кладовщик-моторист 1-го класса теплохода «Грумант»;

Мещерин Геннадий Иванович - моторист 1-го класса - матрос 2-го класса групповой стоянки судов;

Русаков Петр Григорьевич - четвертый механик теплохода «Новая Земля»;

Саватеев Александр Владимирович - токарь-кладовщик-моторист 1-го класса танкера «Индиго»;

Теплицкая Наталия Николаевна - горничная гостиницы «Морьяк»;

Тихонов Юрий Анатольевич - электрогазосварщик теплохода «Юрий Аршеневский»;

Хилевой Сергей Ефимович - второй механик теплохода «Иван Папанин»;

Голоушкин Виталий Александрович - повар 2-й категории - пекарь танкера «Индиго»;

Конопелько Игорь Владимирович - матрос 1-го класса теплохода «Иван Папанин»;

Ларченко Олег Леонидович - боцман танкера «Хатанга»;

Сафронов Александр Леонидович - старший (главный) механик ледокола «Владимир Игнатьюк»;

Валявкина Валерия Викторовна - ведущий специалист конструкторского бюро;

Запорожец Сергей Владимирович - четвертый механик танкера «Индиго»;

Слепых Анатолий Владимирович - электрогазосварщик танкера «Индиго»;

Тылычко Александр Николаевич - боцман теплохода «Михаил Кутузов»;

Костомаров Максим Юрьевич - матрос 1-го класса теплохода «Михаил Кутузов»;

Шенкнехт Владимир Владимирович - второй механик теплохода «Северная Земля»;

Яроцкий Александр Васильевич - второй помощник капитана танкера «Варзуга»;

Ганич Алексей Николаевич - второй механик танкера «Варзуга».

Вам, родившимся в январе 1949, 1954, 1959, 1964, 1969, 1974, 1979 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 95-летием

Дорошенко Татьяну Фоминичну - ветерана труда, секретаря-машинистку парткома пароходства, проживающую в городе Киеве (Украина). Стаж ее работы в пароходстве - 16 лет.

С 90-летием

Фишова Дину Гавриловну - почетного работника морского флота, начальника планово-экономического отдела пароходства, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 14 лет.

С 85-летием

Ладину Александру Ильиничну - повара плавсостава, проживающую в Республике Кыргызстан. Стаж ее работы в пароходстве - 21 год.

С 80-летием

Баранова Бориса Егоровича - почетного полярника, ветерана труда, судового механика, проживающего в г. Москве. Стаж его работы в пароходстве - 31 год.

Лобанову Галину Георгиевну - ветерана труда, экономиста службы эксплуатации, верой и правдой служившие Отечеству, морскому флоту и нашему предприятию. Стаж ее работы в пароходстве - 25 лет.

Мартышкину Надежду Ивановну - ветерана труда, инженера финансово-валютного отдела, проживающую в г. Москве. Стаж ее работы в пароходстве - 24 года.

Назаренко Владимира Владимировича - ветерана труда, судового электромеханика, проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 37 лет.

Осипова Анатолия Степановича - почетного работника морского флота, ветерана труда, старшего помощника капитана, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 43 года.

С 75-летием

Безручко Алексея Александровича - старшего механика плавсостава, проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 26 лет.

Евдокимову Зинаиду Федоровну - ветерана труда, бортпроводницу пассажирских судов, проживающую в Республике Беларусь. Стаж ее работы в пароходстве - 26 лет.

Канахину Тамару Борисовну - ветерана труда, инспектора отдела кадров, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 28 лет.

Комзарову Римму Петровну - дневальную плавсостава, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 21 год.

Коньсеву Анну Степановну - горничную гостиницы «Морьяк», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 16 лет.

Корешкову Лидию Александровну - судового повара, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 27 лет.

Лукина Анатолия Васильевича - ветерана труда, старшего механика плавсостава, проживающего в Псковской области. Стаж его работы в пароходстве - 40 лет.

Мухину Жанну Георгиевну - ветерана труда, сменного диспетчера, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 36 лет.

Ненахову Тамару Серафимовну - ветерана труда, работницу отдела пароходства, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 33 года.

Рафальского Игоря Петровича - ветерана труда, судового мастера-электрика, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 28 лет.

Сорокину Екатерину Николаевну - ветерана труда, администратора гостиницы «Морьяк», проживающую в Костромской области. Стаж ее работы в пароходстве - 23 года.

Черногову Людмилу Ивановну - ветерана труда, старшую горничную гостиницы «Морьяк», проживающую в г. Пскове. Стаж ее работы в пароходстве - 9 лет.

Шваневу Августу Михайловну - ветерана труда, оператора радиопередатчика, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 19 лет.

Шепетева Анатолия Даниловича - ветерана пароходства, мастера центра подготовки и переподготовки кадров, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 53 года.

С 70-летием

Батрак Клавдию Васильевну - уборщицу административно-хозяйственного отдела, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 17 лет.

Мальчевского Степана Степановича - токаря-моториста плавсостава, проживающего в г. Херсоне. Стаж его работы в пароходстве - 38 лет.

Москаленко Лидию Андреевну - дневальную плавсостава, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 30 лет.

Мигловец Ивана Захаровича - почетного полярника, судового боцмана, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 40 лет.

Фишкина Анатолия Александровича - почетного полярника, мастера-электрика плавсостава, награжденного орденом «Знак Почета», проживающего в г. Белгороде. Стаж его работы в пароходстве - 40 лет.

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



Память об ушедших

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

С глубоким прискорбием сообщаем, что 21 октября на 79-м году в Липецке ушла из жизни **Халаман Тамара Александровна** -

ветеран труда, старший бухгалтер типографии «Арктическая звезда», проработавшая в пароходстве 39 лет.

16 декабря 2013 года на 77-м году в г. Мурманске ушел из жизни **Афанасьев Владислав Владимирович** - ветеран труда, ведущий инженер-конструктор, проработавший в пароходстве 28 лет.

16 декабря 2013 года на 83-м году в г. Краснодаре ушел из жизни **Немкин Иван**

Сергеевич - ветеран труда, проработавший в пароходстве 46 лет.

17 декабря на 87-м году в Смоленской области ушла из жизни **Шохина Раиса Петровна** - ветеран труда, уборщица профилактория, проработавшая в пароходстве 16 лет.

2 января на 60-м году в г. Мурманске ушел из жизни **Мысаков Сергей Дмитриевич** - моторист-матрос, проработавший в пароходстве 34 года.

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

