



Арктическое мореплавание - оно особенное!

К очередному рейсу в Сабетту в рамках долгосрочного контракта готовится экипаж теплохода «Юрий Арсеньевский» под руководством капитана Валерия Болдырева, который сменит на этом посту Владислава Беляева. С Болдыревым мы встретились буквально накануне выезда в Архангельск, чтобы поговорить о судне, о работе в Арктике и, конечно же, о его коллегах-моряхах, которые ежедневно выполняют свою сложную и ответственную работу.

→ Стр. 4-5

Размышления перед Днем Победы

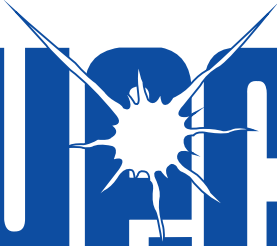
В последнее время в выступлениях руководителей нашего государства и в средствах массовой информации все чаще появляются слова и выражения «патриотизм», «никто не забыт, ничто не забыто», «война продолжается до тех пор, пока не будет похоронен последний солдат». Что это? Дань моде, или мы действительно хотим знать историю своей страны, помнить о героизме, проявленном всем советским народом в годы Великой Отечественной войны, приостановить поток клеветы на все то хорошее и героическое, что было в СССР?

→ Стр. 6-7





АРКТИЧЕСКАЯ



ЗВЕЗДА

№ 4
(7668)

28 апреля
2014

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»
Издается с июня 1932 года

Подготовка к северному завозу



Мурманское морское пароходство приступило к подготовке к северному завозу. Танкер «Котлас» будет осуществлять перевалку нефтепродуктов в акватории Кольского залива.

→ Стр. 3

Дети о войнах и ветеранах



5 апреля в музее истории Мурманского морского пароходства прошло подведение итогов и награждение победителей III литературно-краеведческого конкурса среди учащихся кадетских классов Мурманской области.

→ Стр. 7

ПОРТ САБЕТТА УВЕЛИЧИТ ГРУЗОПОТОК ПО СМП



В начале апреля ОАО «Ямал СПГ» и ОАО «Мурманское морское пароходство» заключили трехлетний контракт на доставку грузов в порт Сабетта. По условиям контракта общий объем транспортировок составит порядка

1,5 миллиона фрахтовых тонн. Договор охватывает широкую номенклатуру перевозимых грузов для строительства и обустройства Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения.

Подробнее об этом читайте на стр. 3.

Наш хронограф



8 мая - 5 лет назад (2009) поднят государственный флаг на теплоходе «Северная Земля», пополнившим флот ОАО «Мурманское морское пароходство».

23 мая - 70 лет назад (1944) из Мурманска вышел последний полярный конвой «РА-67» в составе 23 судов стран - союзниц антигитлеровской коалиции.



Эпидемия под названием «банкротство»

В прошлом году такие крупные судоходные компании, как Excel Maritime, Overseas Shipholding, Eagle Bulk Shipping и TMT Group, подали в суды заявления о своем банкротстве. Excel вышла из банкротства в начале этого года. Сегодня Eagle Bulk Shipping продолжает договариваться со своими кредиторами относительно реструктуризации долга.

В этом году ситуация в отрасли существенно не меняется. «Несмотря на общий оптимизм, первый квартал 2014 года характеризовался сезонно низкими фрахтовыми ставками», - заявила в своем пресс-релизе бельгийская судоходная компания Vosimar, специализирующаяся на транспортировке навалочных грузов. В первом квартале морской перевозчик потерял 4,3 миллиона долларов и способствовал убыткам в своей материнской компании - Compagnie Maritime Belge (CMB), которые составили 3,1 миллиона долларов. В компании, оправдывая полученные результаты, ссылаются на падение экспорта железорудного сырья из Бразилии, а также на сбои в экспорте угля из Колумбии.

Терпит убытки судоходная компания GENCO Shipping & Trading. По итогам 2013 года ее потери составили 157 миллионов долларов. Об этом сообщается в годовом отчете компании. Компания добровольно подала на банкротство и согласно Главе 11 законодательства США о банкротстве предъявит суду на утверждение план финансовой реструктуризации. В процессе реструктуризации компания ожидает сокращение общей суммы долга на 1,2 миллиарда долларов и планирует



выйти из процесса под надзором суда в кратчайшие сроки.

По словам главного финансового директора компании Джона Вобенсмита, финансовая реструктуризация укрепит позиции компании и улучшит финансовую гибкость. «Как только наша реструктуризация будет завершена, мы окажемся в хорошем положении для дальнейшего роста и успешного бизнеса», - сказал он.

GENCO Shipping & Trading - специализируется на

морских перевозках навалочных грузов, в основном железной руды, угля и зерна, по всему миру. Базируется компания в Нью-Йорке. Без учета флота дочерней компании - Baltic Trading Limited, GENCO Shipping & Trading эксплуатирует 53 судна, из них 9 судов типоразмера capesize, 8 - panamax, 17 - supramax, 6 - handymax и 13 - handysize.



Китайская государственная корпорация идет на делистинг

NANJING Tanker, один из крупнейших китайских танкерных операторов, в своем ежеквартальном отчете опубликовал очередные финансовые потери. По информации lloydslist.com, все идет к тому, что NANJING Tanker в ближайшей перспективе может стать первой китайской государственной компанией, чьи акции будут исключены из листинга Шанхайской биржи.

Акции компании были отстранены от торгов в апреле 2013 года после трех убыточных лет. Делистинг был вполне ожидаем: в январе компания заявила, что потери будут и в этом году. Чистый убыток компании за январь-март составил 25 миллионов долларов

Полярный кодекс отложен до 2017 года

Новый Полярный кодекс не вступит в силу раньше 1 января 2017 года. Об этом заявила Турид Стемре - председатель рабочей группы, занимающейся завершением этого документа. По ее словам, последние дискуссии, которые прошли в ходе заседания Комитета защиты окружающей среды в Международной морской организации, не привели к ожидаемым результатам. Сейчас сформирована новая рабочая группа, которая будет пытаться продвигать обсуждение данного вопроса.

Танкер «Михаил Ульянов» приступил к перевозке нефти с арктического шельфа России

Старт проекту дал президент РФ Владимир Путин, который в режиме видеосвязи принял участие в церемонии. Руководил операцией председатель правления ОАО «Газпром» Алексей Миллер.

Транспортировку первой партии нефти осуществляет арктический челночный танкер ОАО «Совкомфлот» «Михаил Ульянов», который вместе с танкером «Кирилл Лавров» будет работать в рамках долгосрочных соглашений по перевозке нефти между ОАО «Совкомфлот» и ООО «Газпром нефть шельф» (оператор проекта, дочернее предприятие ОАО «Газпром»).



НОВОСТИ РЕГИОНА

ДЕШЕВЫЕ АВИАБИЛЕТЫ ПО НЕВОЗВРАТНОМУ ТАРИФУ

С 21 июня авиаперевозчики смогут продавать билеты по невозвратному тарифу - более низкому, но не позволяющему пассажиру получить компенсацию при возврате билета. Этот закон, принятый Госдумой и Советом Федерации, 20 апреля подписал президент Владимир Путин. Невозвратные

тарифы должны стимулировать развитие низкобюджетных авиаперевозчиков.

Владимир Путин подписал поправки в Воздушный кодекс, дающие авиакомпаниям право продавать билеты по более дешевым - невозвратным - тарифам. Это позволит лоукостерам (низкобюджетным перевозчикам) снижать цену билетов для пассажиров, которые готовы отказаться от возможности вернуть билет. Ранее Минтранс сообщал, что законопроект должен улучшить положение более 92% пассажиров.

Закон вступает в силу 21 июня - через 60 дней после его официального опубликования (21 апреля).

Возможность сдать билет и получить полную компенсацию его стоимости даже по невозвратному тарифу сохраняется в случае отказа пассажира от перевозки в связи с подтвержденной справкой болезнью самого пассажира или следующего с ним члена семьи, со смертью члена семьи или близкого родственника. Уведомить о сдаче билета в таких случаях следует до окончания регистрации. Также пассажиру вернут стоимость билета в случае задержки или отмены рейса.



МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ - АРКТИЧЕСКАЯ ЗОНА РФ

Постановлением правительства Российской Федерации утверждена государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года».

В соответствии с госпрограммой вся территория Мурманской области

отнесена к Арктической зоне Российской Федерации.

Как сообщается на сайте правительства РФ, ответственным исполнителем госпрограммы является Минрегион России. Госпрограмма носит аналитический характер и включает мероприятия отраслевых государственных программ Российской Фе-

дерации, реализуемых в Арктической зоне. Задача Минрегиона России как ответственного исполнителя госпрограммы - координация деятельности органов государственной власти при реализации государственной политики в Арктической зоне России.

Реализация программы начнется с 2015 года.

ЭХ, ДОРОГИ, ПЫЛЬ ДА ТУМАН!

В 2014 году предусмотрено предоставление субсидий бюджетам муниципальных образований на строительство, реконструкцию, ремонт и капитальный ремонт дорог общего пользования местного значения на конкурсной основе.

По итогам конкурсных процедур средства распределены между Мурманском, Ревдой, Апатитами, Заполярным, Никелем, Оленегорском, ЗАТО Североморск, ЗАТО Александровск и Ковдорским районом.

Более чем 32,5 миллиона рублей - субсидия областного бюджета на строительство и ремонт дорог Мурманска. По сообщению ИА «Nord-News», на заседании постоянной комиссии по бюджету и финансовому регулированию Мурманского горсовета председа-

тель бюджетной комиссии Сергей Веллер уточнил, что «конкурсные» миллионы будут направлены на финансирование второго этапа работ по реконструкции дороги на улице Коминтерна. Основательное обновление одной из центральных дорог Мурманска началось еще в прошлом году с замены ливневой канализации.



В 2013 году выполнен первый этап реконструкции этой дороги - от улицы Профсоюзной до улицы Воровского. Уложенное там новое двухслойное асфальтовое покрытие, по мнению специалистов, прочнее и долговечнее старого, а его морозо- и влагоустойчивость выше. В то же время стоимость производства асфальта по новой технологии ниже, чем при применении традиционной. В 2014 году предстоит заменить покрытие и на следующем участке дороги - от улицы Комсомольской до улицы Воровского.

Сейчас готовится конкурсная документация по ремонту моста через Кольский залив, подрядчик должен начать работы после проведения спортивного фестиваля «Мурманская миля».

По материалам информационных агентств.



ПОРТ САБЕТТА УВЕЛИЧИТ ГРУЗОПОТОК ПО СМП

(Начало на стр. 1.)

На этом направлении продолжается работа теплохода «Юрий Аршеневский», который на днях завершил пятый рейс в Сабетту с начала года. По заданию фрахтователя судно перевозит генеральные грузы, в том числе крупногабаритные - стройматериалы, автотехнику, промышленное оборудование. После смены экипажей в Архангельске и взятия на борт очередной партии товара «Ю. Аршеневский» вновь выйдет на линию Архангельск - Сабетта.



Во второй декаде месяца курсом на Сабетту отправились теплоходы «Виктор Ткачев» и «Петр Великий». Основной груз на «В.Ткачеве» - 10 тыс. тонн щебня норвежской компании «Tschudi Aggregates», которые он транспортирует из Киркенеса. Щебень будет использован при возведении объектов порта Сабетта. 24 апреля с генеральным и контейнерным грузом (всего на борту около 8 тыс. тонн) из Архангельска в строящийся порт впервые ушел балкер «Груммант», дедвейтом 23 645 тонн. Судно имеет семь трюмов, двойное дно и двойные борта и предназначено для перевозки всей номенклатуры сухих грузов.

Мурманское морское пароходство в рейсах на Ямал будет задействовать суда усиленного ледового класса, часть из которых оборудована судовыми кранами и различным оборудованием, способным самостоятельно выгружать груз на необорудованный берег и ледовый припай. По расчетам специалистов пароходства, всего на этом на-

правлении в отдельные периоды будет задействовано до 15 судов компании ежемесячно.

Проект «Ямал СПГ» предусматривает строительство завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) мощностью 16,5 миллиона тонн СПГ в год на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения. Доказанные и вероятные запасы газа месторождения по состоянию на 31.12.2013 по стандартам PRMS составляют 927 миллиардов куб. м. Проект реализует ОАО «Ямал СПГ», акционерами которого являются ОАО «НОВАТЭК» (60%), «Тоталь» (20%) и CNPC (20%).

Порт Сабетта, который строится вблизи завода, реализуется в рамках проекта «Ямал СПГ» на средства государства. На это строительство в федеральном бюджете предусмотрено свыше 47 миллиардов рублей. Значительная часть работ позади: в прошлом году строители соорудили причальную стенку общей протяженностью более 900 м, состоящую из четырех прича-



лов разной функциональной направленности, углубили подходной канал и акваторию гавани, что обеспечило возможность круглогодичного подхода крупнотоннажных судов. Завершение строительства объектов подготовительного периода запланировано на июнь этого года. По мнению экспертов, создаваемая на территории порта инфраструктура ежегодно будет обеспечивать 220 судозаходов, а к 2020 году грузопоток из Сабетты может достигнуть 15 миллионов тонн в год.

Ирина ЮСУПОВА.

ПОДГОТОВКА К СЕВЕРНОМУ ЗАВОЗУ

Мурманское морское пароходство в рамках договора с ГУП ЧАО «Чукотснаб» приступило к подготовке северного завоза дизельного топлива в районы Крайнего Севера. В настоящее время танкер «Котлас» начинает осуществлять перевалку нефтепродуктов, прибывающих на нефтеперегрузочный комплекс ООО «Первый мурманский терминал», на танкер-накопитель «Натали», стоящий на РПК-1 в Кольском заливе.

С началом летней навигации на РПК-1 начнется перегрузка углеводородов с танкера-накопителя на танкеры-челноки «Индиго», «Варзуга» и «Хатанга» для последующей транспортировки по трассе Северного морского пути в Чукотский автономный округ. По предварительным данным, в этом году объем перевозимых нефтеналивных грузов в восточном направлении в рамках северного завоза останется на прошлогоднем уровне - 85 000 тонн.

Ирина ЮСУПОВА.



ЛЕД ТРОНУЛСЯ

В. Путин: «Сокращений по развитию Мурманского транспортного узла не предусматривается»

Об этом глава государства сообщил на прошедшем в Санкт-Петербурге медиафоруме ОНФ, отвечая на вопрос корреспондента газеты «Мурманский вестник» о том, не пострадают ли от вложения средств в Крым другие регионы России, в частности проект развития Мурманского транспортного узла.

«Что касается Мурманского транспортного узла, то это очень нужный для экономики проект. И правительство сейчас оценивает все инвестпроекты. Совершенно никак не связано это с Крымом и с поддержкой крымской экономики и социальной сферы. А внимательный анализ всего, что намечено в инвестиционной сфере, связан с общим экономическим состоянием и мировой экономики, и нашей. И правительство оценивает каждый проект с точки зрения экономической эффективности каждого из них. Так вот, развитие Мурманского транспортного узла, безусловно, является важной составляющей развития экономики страны в целом и развития инфраструктуры, потому что это касается выхода на противоположную сторону залива от того места, где сегодня расположен порт. Мурманский транспортный узел: и морская, и железнодорожная составляющая - очень эффективны, имеют хорошие перспективы, имея в виду выход практически в открытый океан на хороших глубинах. Это, безусловно, проект не только региональный, но имеющий общенациональное значение».

В апреле губернатор Мурманской области Марина Ковтун на встрече с председателем правительства Российской Федерации Дмитрием Медведевым и вице-премьером Аркадием Дворковичем обсудила перспективы проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла». «Дмитрий Медведев услышал позицию Мурманской области о необходимости реализации проекта развития МТУ в полном объеме. Резолюция премьера прозвучала так: «Приступить к реализации проекта в полном объеме и в установленные сроки. Мурманскому транспортному узлу быть!»

СПРАВКА

Проект комплексного развития МТУ предусматривает создание транспортной инфраструктуры на западном берегу Кольского залива, в том числе строительство угольного и нефтяного терминалов (разрабатываются по отдельным проектам инвесторами), развитие железнодорожной инфраструктуры, включая строительство ветки Выходной - Лавна, а также реконструкцию угольного и строительство контейнерного терминалов на восточном берегу Кольского залива.

Общий объем финансирования проекта составляет 132,3 миллиарда рублей, в том числе 56,6 миллиарда рублей - средства федерального бюджета и 75,7 миллиарда рублей - внебюджетные источники.

СТРОИТЕЛЬСТВО УГОЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА В ПОРТУ ЛАВНА

Конкурент Мурманского порта стоимостью 17,6 миллиарда рублей появится на противоположном берегу Кольского залива к 2018 году. Его мощности позволят переваливать до 12% российского экспортного угля, сообщает «РБК daily» со ссылкой на источник.

Губернатор Мурманской области, «Ространсmodernизация» и морской торговый порт Лавна 21 апреля подписали инвестиционное соглашение «О строительстве угольного терминала и железнодорожной линии на западном берегу Кольского залива в рамках реализации проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла». Предварительное соглашение стороны подписали в 2012 году, его основной идеей была синхронизация строительства угольного терминала на средства частного инвестора и необходимых для его функционирования железнодорожных подходов силами государства. В новом соглашении уточнены пе-

речень задач и сроки их реализации, а также объемы инвестиций в проект, сообщил Минтранс.

Морской торговый порт Лавна намерен вложить 17,6 миллиарда рублей в строительство угольного терминала мощностью 18 миллионов тонн, а государство - около 62 миллиардов рублей в строительство железнодорожной ветки, дноуглубление и другие работы. Терминал и железнодорожная ветка будут строиться одновременно, сдача предполагается в 2018 году.

Сейчас угольный терминал работает в составе Мурманского морского торгового порта на восточном берегу Кольского залива, за 2013 год порт отправил на экспорт 13,1 миллиона тонн угля.

Участники рынка и СМИ связывают инвесторов строящегося порта Лавна с компанией «Кузбассразрезуголь», которая в 2013 году экспортировала 25,8 тонны угля. Совокупный российский экспорт угля вырос в 2013 году на 12,6%, до 143 миллионов тонн.



АРКТИЧЕСКОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ -



Капитан
Валерий
Болдырев

К очередному рейсу в Сабетту в рамках долгосрочного контракта готовится экипаж теплохода «Юрий Аршеневский» под руководством капитана Валерия Болдырева, который сменит на этом посту Владислава Беляева. С Болдыревым мы встретились буквально накануне выезда в Архангельск, чтобы поговорить о судне, о работе в Арктике и, конечно же, о его коллегах-моряхках, которые ежедневно выполняют свою сложную и ответственную работу.

НА «МОРКОВКАХ», КАК НА «МЕРСЕДЕСЕ»

Валерий Болдырев на «Ю. Аршеневском» работает второй год, надеется, что связан с этим судном свою судьбу и биографию надолго. За более чем 20 лет в ММП довелось ему трудиться на различных судах компании. В начале своей карьеры работал на ледоколе «Капитан Николаев». Затем был «пионер» «Тоня Бондарчук». После распределили на «И.Сусанина», «П.Вавилова», «Грумант» и опять на «И.Сусанина». Но, исходя из собственных ощущений, признается, что суда класса УЛА типа СА-15, к которым относится «Ю. Аршеневский», уникальны в своем роде, технически оснащены так, что, как он выразился, после «полководца» пересел словно с «Жигулей» на «Мерседес».

- На «морковках» сложнее, но интереснее, здесь ты сам участвуешь в управлении теплоходом, есть место для творчества, - говорит Валерий Григорьевич.

Валерий Болдырев в Арктике отработал достаточно, всего насмотрелся. По его словам, арктическое мореплавание - оно особенное, можно сказать, экстремальное: одно дело - идти по чистой воде и совсем другое - во льдах. «Какой бы у тебя судоводительский опыт не был, Арктика всегда подкидывает что-то новое», - говорит он.

Не каждое судно может работать в Арктике круглый год, а только специализированное, ледового класса. В этом на 100 процентов уверен капитан. «Да, ледокол пробивает канал, который может сохраняться за ним, скажем, на милю, а может сразу захлопнуться - все зависит от степени сжатости льда, ветра, течения. Такие суда, как «Ю. Аршеневский», ледокол не боится проводить, ну выбьется из-под него льдина, для нас - максимум вмятина. А для неспециализированного судна она может стать последней».

«Ю. Аршеневский» - это судно, которое способно идти самостоятельно на отдельных участках ледовой трассы, где толщина льда достигает полутора метров. Судно идет уверенно и не увязает во льдах благодаря не только прочному корпусу, но и мощному двигателю.

По мнению капитана, огромными преимуществами этого универсального теплохода являются судовые краны, способные работать при экстремально низких температурах до минус 50 градусов. Каждый кран способен поднимать до 40 тонн груза, два крана в спарке - это уже 80 тонн. Крановое оборудование судов дает возможность производить выгрузку и на

необорудованный причал в порту, и, когда ледовый покров не дает подойти близко к берегу, на припай.

Есть еще одно важное преимущество данного типа судов - установленная здесь бортовая аппарель, которая позволяет быстро выгрузить автотехнику своим ходом. По откидывающейся аппарели машины съезжают на берег или ледовый припай. Естественно, что это существенно облегчает весь процесс и экономит время.

ЗДЕСЬ ДИЛЕТАНТАМ НЕ МЕСТО

Конечно же, проведение многих разгрузочно-погрузочных работ в Арктике, а также особенные условия навигации требуют большого мастерства от людей, которые работают на судне. И прежде всего многое зависит от капитана, имеющего опыт ледового плавания и способного подобрать достойную команду.

Валерию Болдыреву, прежде чем подняться на ходовой мостик в должности капитана, пришлось преодолеть тысячи морских миль, не раз пройти все ступени морской штурманской иерархии. Когда пришел в парходство, к тому времени уже имел за спиной хорошую практику в управлении судном, но вынужден был начать карьеру заново, с 4-го штурмана. Как он сам смеется, «партия, дай порулить» не прокатывала.

География плавания судов парходства обширная, за долгие годы работы где только не удалось побывать - Южная Америка, Европа, Азия, Африка, Антарктида и, конечно же, Арктика.

Болдырев говорит, что ему повезло, на его пути попадались только хорошие наставники, настоящие капитаны. На «Тоне Бондарчук» в течение семи лет работал с Игорем Леонидовичем Сугаком, которого всегда вспоминает с уважением. Здесь он стал старшим, грузовым помощником. Под руководством капитана проходили его первые погрузки. «Игорь Леонидович буквально ходил за мной по пятам, натаскивал. После третьей погрузки он, как говорится, мог уже спать спокойно», - смеется Валерий Болдырев. И признается, что сам испытывал огромное удовольствие от этого процесса: ведь погрузить судно так, чтобы взять на борт максимально возможный объем, при этом чтобы оно оставалось мореходным и безопасным в навигации - это настоящее искусство.

После 12 лет в старпомах Болдырев стал капитаном и опять почувствовал адреналин. «Вот вы спрашиваете, в чем адреналин? Тут совсем другая ответственность,

перекинуть ее ни на кого нельзя. Ты принимаешь решение сам, а когда ты его воплощаешь так, как задумал, ошвартовываешься, выполняешь операцию без потерь - ведь это здорово!»

Свою работу он ценит и любит. И рассказывает о ней с блеском в глазах. «Уходил на берег, три года пытался быть сухопутным, понял - не мое, так потянуло в море, что вернулся».

Судьбу не обманешь и не перехитришь. Валерий Болдырев родом с Урала, в детстве никогда не видел моря. Но наткнувшись как-то в библиотеке на книги Станюковича, стал грезить этим самым морем. Побросал все свои прежние увлечения - футбол, бокс и пошел заниматься в яхт-клуб. Как человек увлекающийся, погрузился в это занятие с головой. Потом была херсонская мореходка, которую успешно окончил в 1977 году, и распределение на Север.

Считает настоящей находкой свой нынешний экипаж, костяк которого преимущественно состоит из моряков, которые долгие годы работают в море, в том числе на этом судне. Они привыкли полагаться не на обстоятельства, а на свои силы, знания, профессионализм. По словам Валерия Григорьевича, старший механик Александр Белинский давно работает на теплоходе и в первые дни Болдырева на судне здорово помогал новому капитану освоить управление силовой установкой. Он один из «последних могикан «морковок» и теплоход знает как свои пять пальцев. На СА-15 «дед» прошел все ступени от младшего до старшего механика. И машинную команду он подобрал себе под стать. Тому пример Александр Федоров, старший моторист - золотые руки, таких людей на флоте еще поискать, токарь Фирдавис Салихов, старший электромеханик Сергей Жигалов. Длительной практикой на «Ю. Аршеневском» могут похвастаться старший помощник Сергей Киданов и, как выразился капитан, «руки старпома» - боцман Григорий Кукобко.

Не просто хороший, а, по словам Болдырева, отличный повар Сергей Пряхин работает на камбузе теплохода «Ю. Аршеневский». Его вкусная и калорийная пища - настоящая отрада для моряков в длительном рейсе, особенно для тех, кто много работает физически. А хорошее настроение команде всегда создает добродушная и улыбающаяся буфетчица Лариса Лашко, у которой просто не бывает такого, чтобы она была не в духе.



ОНО ОСОБЕННОЕ!



АРКТИЧЕСКОЕ БРАТСТВО

Правительство Российской Федерации настроено решительно относительно Арктики. Сегодня наше государство серьезно обеспокоилось не только вопросами защиты национальных интересов страны в Арктической зоне, но и обустройством Северного морского пути, созданием безопасных условий для мореплавания и готово вкладывать огромные средства в солидные проекты. Пару лет назад были озвучены планы Совбеза России по созданию 10 комплексных аварийно-спасательных центров, которые будут укомплектованы универсальным аварийно-спасательным, пожарным оборудованием, наземным, воздушным, морским транспортом. Они смогут экстренно реагировать на любые ЧП в Арктике, и аварии на водных путях также станут частью их ответственности. В прошлом августе первый такой центр открылся в Нарьян-Маре, затем в Дудинке, на подходе еще восемь - в Певеке, Мурманске, Архангельске, Воркуте, Надыме, Анадыре, Тикси и поселке городского типа Провидения. Они должны открыться и начать полноценно функционировать до конца 2015 года. Кроме того, Россия строит ледовый флот, который будет патрулировать границы РФ в Арктике и, по словам чиновников, оказывать содействие транспортным судам. И если, как прогнозируют эксперты, в бли-

жайшей перспективе нас ждет увеличение грузопотока на трассах СМП, все эти нововведения станут актуальными.

Хочется верить, что эти изменения будут во благо морякам. Но пока, как говорит Валерий Болдырев, в непростых условиях Арктики среди моряков существует взаимопомощь и взаимовыручка. Удаленность от основных баз и сложные метеосостояния обостряют тягу к сплоченности и поддержке друг друга. Встречаются в ледовых морях российские суда и традиционно, если требуется, помогают друг другу продуктами, топливом, медикаментами, выручают техническими средствами, оказывают консультации касательно навигационной обстановки. Такое негласное морское братство возникло не вчера, оно существует здесь десятилетиями. Так, к примеру, прошлой осенью в проливе Матисена к северу от Таймыра судно «Нордвик» типа «река-море» водоизмещением 6403 тонны под российским флагом налетело на льдину, получило пробоину и стало набирать воду. Танкер был полностью загружен дизтопливом. Все могло бы закончиться драматично, если бы не проходящий рядом танкер «Котлас» Мурманского пароходства, который следовал на остров Челюскин. В Карском море «Котлас» оказал помощь терпящему бедствие «Нордвику».

Ирина ЮСУПОВА.
Фото из архива В. БОЛДЫРЕВА.



Матрос
Олег Мысь



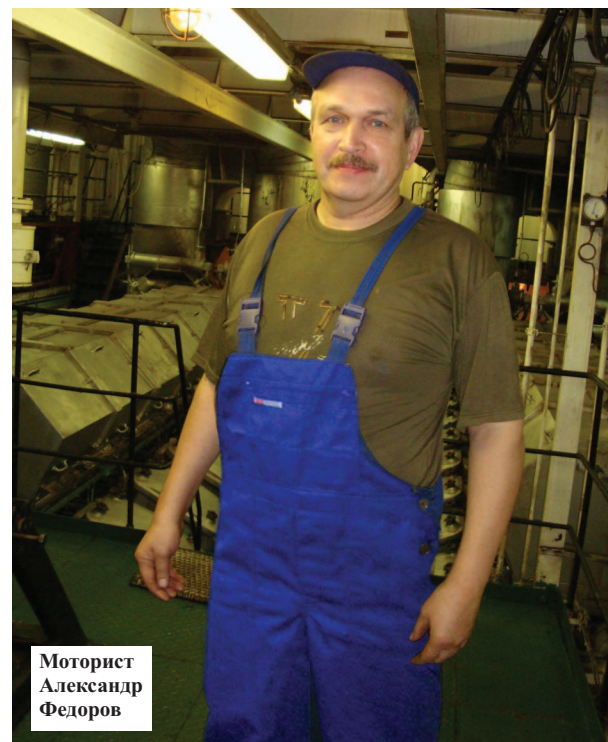
Кок Сергей
Пряхин



Буфетчица
Лариса
Лашко



Старший помощник
Сергей Киданов



Моторист
Александр
Федоров



В последнее время в выступлениях руководителей нашего государства и в средствах массовой информации все чаще появляются слова и выражения «патриотизм», «никто не забыт, ничто не забыто», «война продолжается до тех пор, пока не будет похоронен последний солдат». Что это? Дань моде, или мы действительно хотим знать историю своей страны, помнить о героизме, проявленном всем советским народом в годы Великой Отечественной войны, приостановить поток клеветы на все то хорошее и героическое, что было в СССР?

Не за горами 70-летие Победы нашего народа в Великой Отечественной войне. Естественно, мы должны еще раз вспомнить о тех событиях и людях, позволивших нам отстоять независимость своей страны. Но меня очень беспокоит угроза превращения подготовки к этому великому событию в «кампанейщину», когда однажды попавшее в план мероприятие, то или иное событие военных лет начинают «отмечаться» и «тиражироваться» бесчисленное количество раз, а другие, не менее значимые, забываются и не вспоминаются.

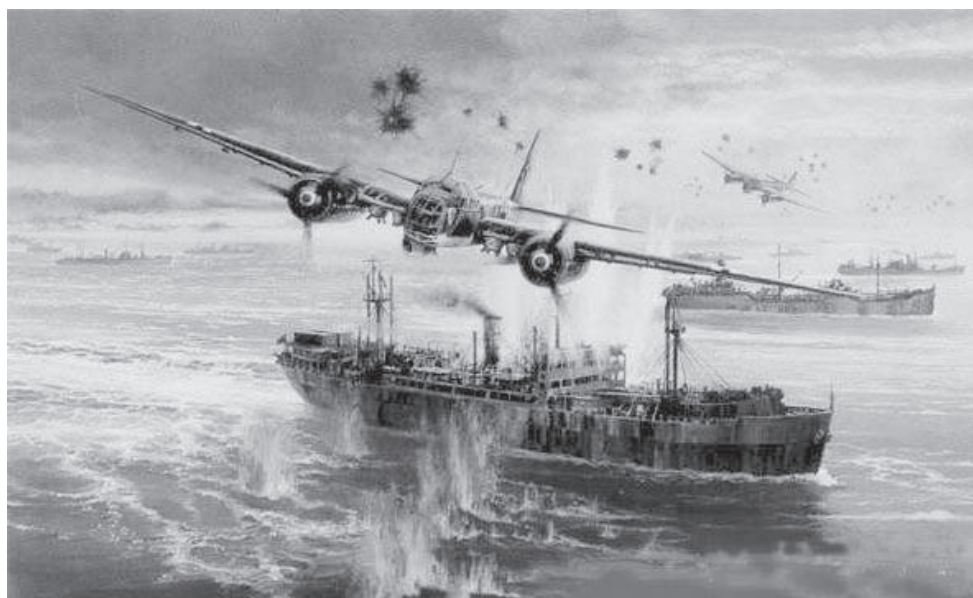
Стало традицией широко отмечать одни и те же юбилейные даты, связанные с блокадой Ленинграда, битвой за Москву, разгромом армии Паулюса, Курской битвой и т.д. Да, это были крупные вехи в смертельной схватке с врагом. Сейчас, особенно после выхода фильма «Сталинград», много говорится о Сталинградской битве, явившейся поворотным пунктом в ходе войны. Написано немало книг об этом жесточайшем противостоянии двух армий, двух идеологий. Наши войска, зацепившись за последние метры волжского берега, стояли насмерть. В ходе боев Сталинград был полностью разрушен, погибли десятки тысяч воинов, его защищавших, и мирных жителей. Но враг был остановлен, и фашистские войска далее не прошли. Огромная, хорошо отлаженная система вермахта дала сбой и после этой кровавой бойни уже не смогла восстановить свою былую мощь. Да, это правда, и об этом надо всегда помнить. Но нельзя противопоставлять один город-герой другому, нельзя забывать о героизме того или другого города.

А таких городов в Советском Союзе было 13 (12 городов-героев и крепость-герой Брест). Может быть, я ошибаюсь, но если сегодня опросить всех школьни-

ков и студентов страны, то вряд ли больше 1% из них смогут назвать все города-герои, заслужившие это звание за свои подвиги в годы Великой Отечественной войны.

Мало кто знает, что Мурманск по плотности бомбардировок немецкой авиацией уступает только Сталинграду. В отдельные месяцы на город производилось 80 - 100 налетов. За годы войны Мурманск был практически полностью уничтожен - в городе не осталось ни одного неповрежденного кирпичного здания, а все деревянные постройки сгорели.

Оборона города и порта Мурманск постоянно находилась под пристальным вниманием Государственного комитета обороны Союза ССР. Так, уже 29 июня 1941 года, т.е. через неделю после начала



войны, Нарком иностранных дел СССР В. М. Молотов при встрече с британским послом в Москве Стаффордом Криппсом говорил о возможности участия английских военных кораблей и авиации в боях в районе Мурманска. А 8 июля У. Черчилль уже обсуждал этот вопрос в переписке с И. В. Сталиным.

Фронт проходил в 50 км от города, однако город не только воевал, но и работал. У причалов порта в отдельные месяцы скапливалось до 20 иностранных судов с грузами ленд-лиза. За годы войны через мурманский порт прошло около 1,8 миллиона тонн различных грузов - как военного, так и общехозяйственного назначения, в том числе и продовольствия, так необходимого стране в то время (включая и фронт в районе Сталинграда). И все эти грузовые операции велись под постоянными бомбежками, при зимних ураганных ветрах на трескучем морозе.

Вся страна знает о блокаде Ленинграда и героических защитниках города, о неимоверных трудностях и лишениях, которые пришлось перенести жителям блокадного Ленинграда, выстоявшим и отстоявшим свой город, несмотря на голод, мороз и постоянные артобстрелы. Этим трагическим событиям посвящено множество книг, кинофильмов, им, по всей видимости, найдется место и в новом учебнике истории.

Но как быть с Архангельском? В период Великой Отечественной войны через причалы Архангельска проходили тысячи тонн продовольствия, доставленного по ленд-лизу судами союзников. Большая часть продовольствия шла на фронт и в центр страны, жителям города почти ничего не оставалось. В ту зиму 1941 - 1942 гг. архан-

гельск, связанные с отмечаемой датой, приводятся в идеальный порядок. И, видя на экране телевизора происходящие события, проникаешься гордостью за свою страну и уважением к людям, сохраняющим память о наших героях.

Да, мы многое помним. Ярким примером сохранения памяти о павших героях являются ставшие традиционными выезды ветеранов 330-го стрелкового полка 86-й дивизии, в котором воевал отец В.В.Путина, на Невский пятачок. Отдавая дань памяти защитникам этого плацдарма и окружающая территория приведены в порядок, и ветераны, посещая это место, могут смело сказать себе: «Их подвиг не забыт».

Но в то же время с другой стороны города Ленинграда, в районе железнодорожной станции Лигово, сложили головы, не пропустив полчища фашистов к Ленинграду, тысячи защитников города - бойцы Красной Армии, краснофлотцы, сводные роты и батальоны, ополченцы. Сколько здесь полегло - никто не может точно сказать даже по прошествии 72 лет. Через некоторое время после Победы в поселке Лигово был сооружен монумент - братская могила павшим. Ленинградцы могут съездить туда и посмотреть мемориал. Это недалеко - минут 20 от станции метро «Автов» на автобусе № 145 либо маршрутке.

Унылое безлюдное место, к которому примыкает глинистый откос автомобильной трассы, замощенная безликая площадь, скромный монумент, рядом нет вечного огня, нет ни одной скамейки, где ветераны или их родственники могли бы посидеть и вспомнить своих погибших товарищей, и лишь табличка, укрепленная довольно высоко на памятной стене, с надписью: «НА ЭТОМ РУБЕЖЕ 18 СЕНТЯБРЯ 1941 ГОДА ГЕРОИЧЕСКИЕ ЗАЩИТНИКИ ЛЕНИНГРАДА ОСТАНОВИЛИ НЕМЕЦКИЕ ПОЛЧИЩА И ЗАНЯЛИ НЕСОКРУШИМУЮ ОБОРОНУ». Это был рубеж, через который враг так и не прошел. А напротив памятника - белая оштукатуренная стена. Очевидно, там, по замыслу авторов мемориала, должны были быть установлены памятные доски с названиями воинских подразделений (дивизий, полков, батальонов, отдельных рот, соединений морской пехоты и т.д.), защищавших на этом рубеже родной город, отдавших свои жизни, но не пропустивших врага. Перечислить на этой стене имена, фамилии, воинские звания погибших просто нереально. А сейчас там надпись «Женька + Анька» с соответствующими графическими изысками. Периодически эти надписи меняются. В предыдущий мой приезд на стенке красовалась свастика.

(Продолжение на 8-й стр.)



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 31 января 2014 года на 92-м году в г. Мурманске ушел из жизни **Тюмин Дмитрий Андреевич** - участник Великой Отечественной войны, награжденный орденом

Красной Звезды и медалями, ветеран труда, старший бухгалтер службы материально-технического обеспечения. Стаж его работы в пароходстве - 34 года.

13 марта 2014 года на 76-м году в г. Санкт-Петербурге ушла из жизни **Боговая Людмила Семеновна** - ветеран труда, телеграфистка радиопункта. Стаж ее работы в пароходстве - 39 лет.

29 марта 2014 года на 73-м году в г. Валдай Новгородской области ушел из жизни **Гришин Борис Поликарпович** - ветеран

труда, моторист плавсостава. Стаж его работы в пароходстве - 37 лет.

5 апреля 2014 г. на 73-м году в г. Мурманске ушел из жизни **Хоменко Анатолий Платонович** - ветеран пароходства, 1-й помощник капитана. Стаж его работы в пароходстве - 34 года.

10 апреля 2014 г. на 78-м году в г. Мурманске ушел из жизни **Миклин Аркадий Филиппович** - почетный работник морского флота, награжденный орденом «Знак Почета», старший моторист-газосварщик плавсостава. Стаж его работы в пароходстве - 36 лет.

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





ДЕТИ О ВОЙНАХ И ВЕТЕРАНАХ

5 апреля в музее истории Мурманского морского пароходства прошло подведение итогов и награждение победителей III литературно-краеведческого конкурса среди учащихся кадетских классов Мурманской области, посвященного памятной дате - «День памяти о россиянах, исполнявших служебный долг за пределами Отечества».

Конкурс организовали региональные и городские общественные военно-патриотические учреждения при поддержке Мурманского отделения Союза писателей России и Паломнического духовно-культурного просветительского центра «Под сенью Трифона» Мурманской и Мончегорской митрополии РПЦ. Одним из учредителей конкурса выступило Мурманское морское пароходство.

В конкурсе приняли участие 82 учащихся из общеобразовательных учреждений города Мурманска, ЗАТО Александровск, ЗАТО Североморск и города Мончегорска. Призерами стали авторы 16 работ.

Жюри крайне сложно было определить победителей. Ведь предстояло оценить работы и пятиклассников, и кадетов выпускных классов, пропуская через свое сердце наивные детские и совсем недетские слова на взрослые темы:

«Война - это настоящая трагедия для человека. Люди сами убивают и гибнут от рук врага, отцы и матери льют слезы по своим детям. ...Борьба идет не только с врагом, а еще и с самим собой, за то, чтобы остаться человеком, несмотря на весь окружающий его ужас. За то, чтобы без чувства вины можно было посмотреть в глаза близким погибшего сослуживца. Чтобы понять, что ненависть и жестокость ни к чему хорошему не приведут, и, избавившись от этих скверных чувств, суметь жить по-новому.

...Чем можно утешить вас, семью погибшего солдата? Ведь никто не хочет своему сыну такой судьбы - быть убитым на войне. Это великая трагедия. Можно лишь только сказать: «Ваш сын исполнял свой долг честно» (Голюк Елена - ученица 9а класса СОШ № 10 имени Б. Ф. Сафонова, г. Мончегорск).

«ЖИВУТ СРЕДИ НАС ВЕТЕРАНЫ ВОЙНЫ»

Под небом просторным, среди тишины. И только ночами порой не до сна - Ночами врывается в сердце война. Живут среди нас ветераны войны. О подвиге их забывать не должны Ни дети. Ни взрослые всей страны.

...Что я знаю о войне? Это слово черно-го цвета. Война - это ад. Это преступление. Это потери и лишения. Это слезы и страдания. Это горе. Это смерть. Война - это страшно. Это мерзко! Это больно!» (Винокуров Владислав - ученик 7б класса морского кадетского класса МЧС МБОУ ОШИ ООО ЗАТО Североморск).

«...Патриотизм - не только любовь к Родине и готовность ее защитить, но и любовь к главной ее составляющей - людям» (Болошов Павел - ученик 11к класса МБОУ «Кадетская школа города Мурманска»).



«Я еще не родился, когда мой отец воевал на Кавказе, в Чеченской республике. Дома хранятся альбомы с фотографиями и видеокассеты, которые отец привез с Кавказа. Видео мне смотреть не дают, говорят, что все равно ничего не пойму, да и видео-проигрыватель старый. Дедушкин, работает плохо. А вот фотографии я всегда любил смотреть и сейчас смотрю время от времени. На них мой отец молодой, задорный и мужественный - настоящий герой!» (Богомолов Петр - ученик 5б кадетского класса МБОУ ООШ № 1 им. М.А. Погодина, г. Полярный, ЗАТО Александровск).

«...Папа не любит говорить о войне, а вспоминает всегда какие-то мелочи. Например, о том, как их тепло одели перед отправкой в Афганистан, или как одному солдату в сапог залезла змея» (Пашкова Лю-

бовь - ученица 8а класса МБОУ «Кадетская школа города Мурманска»).

В день проведения мероприятия, несмотря на штормовый ветер с частыми зарядами снега, с дождем, в музее истории Мурманского морского пароходства былолюдно. В воздухе царил атмосфера торжественности и одновременно домашней теплоты. Посетители музея, педагоги, организаторы конкурса, мамы и вдовы погибших в локальных войнах и конфликтах современности, сотрудники пароходства с улыбкой наблюдали, как четким строевым шагом подходили для получения заслужен-

ных призов юные патриоты России, с каким восторгом слушают они рассказ Валентины Ивановны Кареповой и разглядывают экспонаты музея.

«Вы даже не представляете, как здорово, что награждение происходит именно здесь, - прокомментировал происходящее Михаил Белошеев, директор МБОУ «Кадетская школа города Мурманска», председатель постоянной комиссии по социальной политике совета депутатов города Мурманска. - Рассуждая в своих работах о войнах и людях на войне, где их главными героями часто выступали близкие им люди, они видят, для чего все это нужно было, могут сравнить трудовые и ратные подвиги, почувствовать романтику моря».

Юрий ГУТЯН, председатель жюри конкурса, писатель. Фото автора.



Доброго здоровья ветеранам!

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

С 90-летием

Винокурову Анну Васильевну - бухгалтера Мурманского морского пароходства, участницу ВОВ, награжденную медалью «За оборону Заполярья», ветерана труда, отработавшую в компании 26 лет.

С 85-летием

Соколову Марию Семеновну - горничную гостиницы «Моряк», ветерана труда, ныне проживающую в Санкт-Петербурге. Мария Семеновна отработала в компании более 11 лет.

Деркач Римму Максимовну - диспетчера инфлота, ветерана войны и труда, блокадницу, отработавшую в компании более 18 лет и ныне проживающую в Санкт-Петербурге.

Антипину Розу Ивановну - сестру-хозяйку профилактория, отработавшую в компании 14 лет и ныне проживающую в Москве.

С 80-летием

Сухопарова Алексея Николаевича - капитана ММП, ветерана труда, отработавшего в компании более 28 лет, ныне проживающего в Архангельской области.

Мацигановского Игоря Константиновича - капитана, почетного полярника, ветерана труда, отработавшего в компании свыше 39 лет, ныне проживающего в Челябинске.

С 75-летием

Щекотова Владимира Петровича - старшего электрика теплохода «Иван Богун», ветерана труда, отработавшего в родной компании 31 год. Владимир Петрович проживает в городе Мурманске.

Теслю Валентину Леонтьевну - уборщицу п/х «Володарский», ветерана труда, более 32 лет отработавшую в пароходстве, проживающую в Мурманске.

Нечаева Вячеслава Николаевича - начальника радиостанции, ветерана труда,

отработавшего в ММП свыше 31 года, ныне проживающего в Санкт-Петербурге.

Митрофанову Аллу Михайловну - инспектора ЖБК, отработавшую в компании свыше 15 лет, а ныне проживающую в г. Домодедово Московской области.

Зурова Михаила Федоровича - старшего механика т/х «Капитан Данилкин», почетного полярника, отработавшего в компании почти 47 лет и ныне проживающего в Нижнем Новгороде.

Бугеру Владимира Николаевича - почетного работника морского флота, ветерана труда, боцмана теплохода «Полярис», отработавшего в компании более 48 лет, ныне проживающего в Мурманске.

С 70-летием

Тищенко Анатолия Николаевича - пассажирского помощника т/х «К.Еланская», ветерана труда, отработавшего в компании свыше 30 лет и ныне проживающего в городе Мурманске.

Соболеву Раису Викторовну - воспитателя детсада № 81, ветерана труда, отработавшую в компании более 21 года. Раиса Викторовна проживает в городе Мурманске.

Куксу Дмитрия Григорьевича - старшего помощника капитана т/х «Д.Пожарский», ветерана труда, отработавшего в ММП более 33 лет, ныне проживающего в Петергофе.

Бойко Любовь Викторовну - преподавателя ДК моряков, отработавшую в компании почти 4 года, проживающую в Мурманске.

С 65-летием

Белодед Татьяну Николаевну - лифтера АХС, ветерана труда, отработавшую в компании более 30 лет, проживающую в Мурманске.

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



РАЗМЫШЛЕНИЯ ПЕРЕД ДНЕМ ПОБЕДЫ

(Начало на стр. 6.)

Я не знаю, как школьники, но люди старшего поколения знают о подвиге парохода «Александр Сибиряков» - читали в прессе, слышали по радио или видели по телевидению. Экипаж «Александра Сибирякова», имея на борту две 75-миллиметровые пушки, вступил в бой с тяжелым немецким крейсером «Адмирал Шеер». Бой был коротким. Судно погибло, с ним погибли 80 человек - члены экипажа и полярники. 18 человек вместе с капитаном А.А.Качаровой оказались в немецком плену. Но, погибая, корабль не спустил флаг, не сдался на милость победителей, а за несколько минут до своей гибели успел по радио предупредить суда, полярные станции и штаб морских операций о нахождении немецкого крейсера на трассе Северного морского пути, что позволило принять соответствующие меры для обороны трассы.

В то же время, уверен, никто не знает подробностей о бое танкера «Донбасс» с немецким эсминцем Z-27.

4 ноября 1942 года «Донбасс» в одиночку («капельный» рейс) вышел из губы Белушья на Новой Земле, взяв курс на Рейкьявик. 6 ноября танкер отбил атаку немецких бомбардировщиков. 7 ноября был обнаружен немецким эсминцем Z-27, который в 13 час. 58 мин. с дистанции 2 км выпустил 3 торпеды и открыл артиллерийский огонь. Танкер «Донбасс» начал вести ответный огонь по эсминцу из всех имевшихся средств (двух 76-миллиметровых орудий и трех зенитных пулеметов). Две вражеские торпеды достигли цели, но танкер продолжал сражаться. В 14:02 с целью до-

бить танкер Z-27 выпустил еще одну торпеду - промах! И, наконец, в 14:25 последовали два одиночных выстрела торпедами - и танкер был добит. Командиром эсминца был отдан приказ: подойти ближе и начать снимать оставшихся в живых.

Из команды «Донбасса» погибло 47 человек, 15 членов экипажа вместе с капитаном В.Э.Цильке были взяты в плен. В 15 час. 07 мин. с эсминца ушла радиограмма: «Спасательная акция прекращена. Z-27 идет на позиции».

В период боя радист танкера успел передать две радиограммы. В первой сообщалось, что «Донбасс» вступил в бой с оснащенной артиллерией противником, во второй - о наличии повреждений от огня противника.

Они сделали все, что было в их силах, и до последней минуты с гибнущего судна вели огонь по неприятелю. К сожалению, об этом эпизоде Великой Отечественной войны, менее значительном, чем оборона Москвы или Сталинградская битва, известно мало кому. Даже большинство специалистов Минморфлота, проработавших многие годы на морском транспорте, ничего об этом не знает. Хотя оба описанных эпизода очень похожи. В 1977 году вышла книга «Корабли-герои», а год назад - книга Пузырева «Морские суда: труженики и герои» - и ни в одной из них ни слова о бое «Донбасса» нет.

Только что прошли торжества, связанные с празднованием Дня Героев. Достой-

ные люди и достойные мероприятия. В то же время в нашей стране были люди, также внесшие огромный вклад в оборону страны, в совершенствование военной техники, развитие ее выпуска. Они не Герои. Я говорю о людях, удостоенных звания лауреатов Сталинской и Ленинской премий. Их было значительно меньше, чем героев, но их вклад в экономику страны и в Победу огромен. Сейчас о них почему-то вообще не вспоминают.

Говоря о Победе, мы зачастую не вспоминаем (или очень мало говорим) о тружениках тыла, о женщинах, детях и стариках, вставших к станкам, чтобы заменить ушедших на фронт мужей, отцов, детей. Это они в кратчайшие сроки построили заводы и начали выпускать продукцию, столь необходимую фронту. А жители наших деревень - разве их труд в годы войны не назовешь подвигом? Так почему мы обо всем этом все меньше и меньше говорим? Ведь без крепкого тыла Победа вряд ли была бы достигнута.

Как долго мы будем воспитывать подрастающее поколение на одних и тех же важнейших событиях Великой Отечественной войны, забывая о героизме и мужестве всего советского народа?

Так, может быть, при подготовке торжеств, посвященных 70-летию Победы в Великой Отечественной войне, мы действительно возьмем за основу принцип «НИКТО НЕ ЗАБЫТ, НИЧТО НЕ ЗАБЫТО» и на основе этого принципа попытаемся возродить патриотизм россиян, который, к сожалению, в настоящее время практически отсутствует? Нельзя воспитать патриотизм на базе той информации, которая бурным потоком идет с экранов телевизоров и становится достоянием большинства населения нашей страны.

Г. Д. БУРКОВ, ветеран ВОВ, капитан дальнего плавания.

* «Капельные» рейсы - проводка одиночных судов без эскорта.

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

От имени профсоюзного комитета ОАО «ММП» Российского профсоюза моряков и от себя лично поздравляю вас с Праздником весны и труда и Днем Великой Победы!

Первомай - это солидарность и сила трудящихся во всем мире. Кто-то в этот день выйдет на демонстрацию с лозунгами и знаменами, а многие моряки проведут Первомай в рейсе, укрепляя своим ежедневным нелегким трудом мировую экономику и делая нашу жизнь на берегу богаче и комфортней. Пока вы, моряки, в море, профсоюз будет отстаивать ваши интересы на берегу и вести диалог с работодателем, чтобы вы могли уверенно смотреть в будущее.

Проходят годы и десятилетия, в жизнь вступают новые и новые поколения, но люди всегда будут помнить о цене, которая была заплачена за мир на земле, о мужестве, героизме и самоотверженности защитников. Всем, кто отстоял свободу Родины, - живым и павшим - наша безграничная благодарность и признательность. Низкий поклон всем, для кого судьба Отечества была дороже своей личной, кто выстоял и победил!

В эти замечательные праздники желаю всем доброго здоровья, успехов, исполнения всех замыслов и надежд! Пусть царят в вашем доме тепло и благополучие, любовь и взаимопонимание! Мира и добра вашим родным и близким!

С уважением председатель ППО ОАО «ММП» РПСМ В. ШУЛЬГА.

УВАЖАЕМЫЕ ДРУЗЬЯ!

Сердечно поздравляем вас с Днем Победы!

День Победы - один из немногих праздников, который помнит и чтит весь народ. Сменяются поколения, но боевой подвиг советских воинов, отстоявших независимость нашего государства и спасших мир от «коричневой чумы», всегда будет оставаться для всех ярким примером мужества и преданности своему Отечеству.

Желаем вам чистого неба над головой, крепкого здоровья, огромного счастья, радостных дней, мира и добра. С праздником!

Председатель Совета ветеранов ОАО «ММП» Б.Н. КУПОРОСОВ.

С уважением генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» А. М. МЕДВЕДЕВ.



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

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

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

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

Тираж 1000 экз. Заказ № 601.
Подписано к печати 28.04.2014 г.:
по графику - 12.00, фактически - 12.00.
Газета отпечатана в ОАО «МПП «Север»,
Россия, 183624 г. Мурманск,
ул. К. Маркса, 18.
Цена свободная.