



## Судьба его благословила

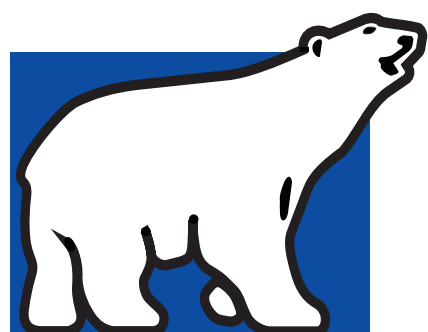
*Я убеждена, что если пожилой человек не находит себе утешение в добрых делах, в заботе о ком-то или о чем-то, то он невыносимо страдает от старости. Борис Федорович Аниско живет в «возрасте седины и мудрости». Несмотря на то, что ему исполнилось 85 лет, он не считает себя стариком. Душа этого человека всегда молода.*

→ Стр. 5

## По Арктике на «Сибири»

*У кораблей жизнь коротка. Походит в море два-три десятка лет, пока в состоянии противостоять напору стихии, и становится к стенке в порту - ожидать своей очереди для разделки на металлолом. Не избежал этой участи и атомный ледокол «Сибирь».*

→ Стр. 6



# АРКТИЧЕСКАЯ

№ 6  
(7670)

30 июня  
2014



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

## Только смелым покоряются моря



В рамках долгосрочного контракта, подписанного между ОАО «Мурманское морское пароходство» и ОАО «Ямал СПГ», продолжается доставка грузов в строящийся ямальский порт Сабетта. На ставшей регулярной линии Архангельск - Сабетта работают суда Мурманского и Северного морских пароходств.

→ Стр. 3

## В северном завозе участвует танкер «Котлас»



Задачу по транспортировке топлива на накопитель выполняет танкер - первенец танкерного флота ОАО ММП «Котлас», который на сегодняшний день перевез почти 40% запланированного к отправке топлива.

→ Стр. 3



# СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ-2014 СТАРТОВАЛ

Танкеры «Индиго» и «Варзуга» отправились в свой первый арктический рейс в летнюю навигацию. Суда доставят на Чукотку более 27 тысяч тонн дизельного топлива по программе северного завоза.

Точкой формирования каравана определен мыс Желания в Карском море. Отсюда суда под проводкой ледокола «Ямал» двинутся в сторону Певека. По расчетам специалистов, переход займет около 12 суток.

В Певеке дизельное топливо будет отгружено в емкости берегового резервуарного парка.

Подробнее об этом читайте на стр. 2.

## Наш хронограф



8 июля - 15 лет назад (1999) танкер «Котлас» освящен и введен в состав флота Мурманского морского пароходства, начато новое направление деятельности компании - нефтеналивные перевозки.  
20 июля - 75 лет назад (1939) родился известный арктический капитан пароходства Валентин Евстафьевич Махницкий.

(Начало на стр. 1.)

# СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ-2014 СТАРТОВАЛ

Это задание танкеры выполняют по заказу ГУП ЧАО «Чукотснаб», с которым Мурманское морское пароходство заключило долгосрочный контракт. «Чукотснаб» организует закупки дизельного топлива и фрахтует танкеры для

его доставки по всему побережью Чукотки. Ежегодно, с июня по сентябрь, в Певек с Запада и Востока доставляется около ста двадцати тысяч тонн нефтепродуктов. По словам представите-

лей государственного унитарного предприятия, топливо, привезенное из Мурманска по Северному морскому пути в нынешнюю навигацию, будет использоваться в основном для нужд потребителей Чаунского района.

После доставки топлива в Певек танкеры, продолжая программу северного завоза, отправятся в Обскую губу для погрузки дизельного топлива, которое будет грузиться с речных танкеров в объеме порядка 25 тысяч тонн и перевозиться в устье реки Анабар. Доставленный таким образом груз будет перегружаться на речные танкеры для последующей доставки потребителям.

Ирина ЮСУПОВА.



## ОБЗОР НОВОСТЕЙ МИРОВОГО И РОССИЙСКОГО СУДОХОДСТВА

### Trada Maritime находится на грани дефолта

Индонезийское судоходство находится в бедственном положении из-за долгового бремени, избытка тоннажа и низких фрахтовых ставок. В прошлом месяце компания по добыче и транспортировке нефти и газа PT Berlian Laju Tanker, чудом избежавшая банкротства в 2013 году, снизила размеры флота на 44% и планирует передавать долю в своей дочерней компании одному из кредиторов. Об этом сообщают местные СМИ.

Еще одна индонезийская судоходная компания PT Trada Maritime

Tbk находится на грани дефолта из-за своих долгов в размере около 31 млн. долларов инвестиционному подразделению Всемирного банка International Finance Corp (IFC).

28 мая в офис компании Trada Maritime пришло письмо от IFC, в котором банк требует оплатить основную сумму долга, а также процентов и других расходов в течение трех рабочих дней.

Trada Maritime также должна 15 млн. долларов банку Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd. Встреча с сотрудниками банка, на которой

представители судоходной компании должны были обсудить способы погасить свою задолженность, была назначена на 17 июня.

По мнению аналитиков морской транспортной отрасли, сегодня в судоходстве наблюдаются трудности финансирования. Мировые банковские и инвестиционные структуры проявляют осторожность, поскольку избыток тоннажа и проблемы низкого спроса имеют мало шансов на возврат займов.



### Концерн Total предлагает «Газпрому» перезапуск проекта Штокмановского месторождения

Представитель французской нефтегазовой компании Total в Европе и Центральной Азии, Майкл Боррелл выступил с предложением перезапустить программу разработки Штокмановского газового месторождения с помощью новых технологических решений.

Концерн надеется на возобновление работ на Штокмане, в 2013 году компания инвестировала в проект разработки месторождения 350 миллионов долларов. Французские специалисты отмечали, что техническая схема разработки месторождения проходит по достаточно высокой цене, является нерентабельной. Поэтому компанией были предложены другие схемы, которые подходили экономике проекта, поскольку Total заинтересована в сотрудничестве с «Газпромом».

В данный момент по Штокмановскому месторождению продолжают проектные работы, обязательные для этапа обустройства и достижения инвестиционных решений.

Министерство энергетики РФ ранее делало заявление, что освоение месторождения запланировано не ранее

2025 года, поскольку зависит от показателей мирового нефтегазового рынка. Из-за изменений параметров проекта уже несколько раз откладывались сроки первых этапов освоения Штокмана, так летом 2012 года закон-

чился срок действия соглашения с норвежской компанией Statoil. Трудности нового соглашения акционеров по Штокману связаны с изменением технологической схемы исследования месторождения, практически

полным переходом на первой фазе освоения на производство СПГ (сжиженного природного газа).

Штокмановское месторождение находится в центральной части российского сектора шельфовой зоны Баренцева моря. Месторождение признано одним из крупнейших в мире (по разведанным запасам газа). Программа разработки охватывает полный цикл подготовки месторождения от его исследования до транспортировки и переработки и, она рассчитана на три фазы. В данный момент первая фаза охватывает годовую добычу природного газа в 23,7 миллиардов кубометров.

Источник <http://mortrans.info>



### Танкерный сектор под ударом

Глобальный танкерный рынок находился в депрессии в течение многих лет из-за переизбытка тоннажа. Многие судоходные компании сегодня стремятся сократить свое присутствие в неблагодарном сегменте VLCC и продать свое имущество. Так танкерная судоходная компания NOVA Tankers в июне заявила, что сворачивает свой бизнес.

NOVA Tankers - это танкерный пул\*, который был создан в 2012 году. Его флот состоял из 50 танкеров, которыми совместно управляли несколько судоходных компаний, такие как Maersk, Mitsui OSK Lines, Phoenix Tankers, Ocean Tankers, Samco Shipholding. Страны делали ставку на коммерческие преимущества пула, его



\* Пул (от англ. pool - общий котел) - одна из форм монополий, при которой прибыль всех участников поступает в общий фонд и затем распределяется между ними в заранее намеченной пропорции.

способность генерировать более высокую прибыль.

Однако еще в прошлом году появились слухи о развале пула. Вначале Ocean Tankers сообщил о намерении выйти из пула, затем состоялась продажа компанией Maersk своих 15 VLCC судов. А позже и сингапурская Samco Shipholding продала свои семь современных танкеров американской компании DHT Holdings.

Как говорится в сообщении, появившемся в конце июня на официальном сайте NOVA Tankers, «партнеры договорились прекратить совместный бизнес 30 июня, и в будущем предоставлять свои услуги самостоятельно».



## В СЕВЕРНОМ ЗАВОЗЕ УЧАСТВУЕТ ТАНКЕР «КОТЛАС»

Продолжается доставка нефтепродуктов на танкер-накопитель «Натали», расположенный в Кольском заливе, для дальнейшей транспортировки по Северному морскому пути на Чукотку. Горючее по заказу ГУП ЧАО «Чукотснаб» поступает на мурманскую нефтебазу с разных уголков России. Задачу по транспортировке топлива на накопитель выполняет танкер - первенец танкерного флота ОАО ММП «Котлас», который на сегодняшний день перевез почти 40% запланированного к отправке топлива.

Рассказывает капитан танкера «Котлас» Вячеслав Васюк:

- Мы будем работать в акватории залива приблизительно до середины июля. После этой работы по плану идем в Арктику участвовать в северном завозе. Это рейсы на ЗФИ, о. Большевик. Это обычные маршруты для нас. Как всегда, будем выгружаться на необорудованный берег, становиться на якорь как можно ближе к берегу и перегружать топливо в емкости на берегу.

В службе безопасности мореплавания уверены в том, что «Котлас» справится со своей работой, как и всегда, хорошо. По

мнению специалистов береговой службы, Вячеслав Васюк - «дока в арктических рейсах» и знает эту работу как свои пять пальцев. Многие из тех, кто начинал на «Котласе», благодаря Вячеславу Павловичу получили хорошую школу и работают на других судах на более высоких должностях. А он, в свою очередь, не видит для себя в Арктике ничего героического. Говорит, что это обычная деятельность, которая сопряжена с определенными трудностями. Наши моряки их хорошо знают, стараются учитывать все детали и, главное, - соблюдать технику безопасности.



## ТОЛЬКО СМЕЛЫМ ПОКОРЯЮТСЯ МОРЯ



В рамках долгосрочного контракта, подписанного между ОАО «Мурманское морское пароходство» и ОАО «Ямал СПГ», продолжается доставка грузов в строящийся ямальский порт Сабетта. На ставшей регулярной линии Архангельск - Сабетта работают суда Мурманского и Северного морских пароходств. О том, в каких масштабах организован флот группы компаний на этом направлении, говорят цифры: с октября 2013 года по настоящее время

было перевезено почти 190 тысяч тонн различного груза.

Специалисты отмечают, что пароходства начинали работать в этом районе в 2011 году, когда на побережье полностью отсутствовала какая-либо инфраструктура: не было причалов и подходов путей к берегу, мощностей для обработки грузов на берегу. В зимний период редкие суда, работающие здесь, выгружались исключительно на припай, благо технология рейдовых вы-

### Из СМИ:

«Сабетта может стать многофункциональным портом для экспорта и импорта разных грузов. У него уникальное месторасположение - от Сабетты до Парижа и Пекина одинаковое расстояние. А это значит, мы можем соединить рынки Азии и Европы, рынки Америки. План амбициозный, дерзкий, но если мы его осуществим, Россия станет очень серьезным мировым игроком».

грузок отработана в Мурманском морском пароходстве до мелочей за годы обширной практики.

Два года непрерывной работы в непредсказуемых условиях, и только в 2013 году в порту началась эксплуатация первых объектов подготовительного периода, что позволило обеспечить круглогодичную доставку грузов в Сабетту. Зимой-весной 2014 года наши суда доставляли грузы на два причала. Правда, окончательно отстроенными их назвать пока еще сложно, существует ряд недоработок, что существенно осложняет проведение швартовых операций.

В апреле ММП подписало долгосрочный контракт с «Ямал СПГ» на морские

перевозки в Сабетту еще на три года, до 2017 года. И сегодня на эту работу брошены большие ресурсы пароходства - в Обской губе работают теплоходы «Грумант», «Капитан Данилкин», «Виктор Ткачев», «Заполярье», «Поморье». Из-за сложных навигационных условий для помощи работающим судам в акваторию порта прибыл ледокол «Владимир Игнатьев». Вместе с перетяжкой и отводкой теплоходов к берегу многофункциональный ледокол под командованием капитана Гольмы Г.И. выполняет работы по постоянному обновлению канала и технической подготовке причалов к постановке судов.

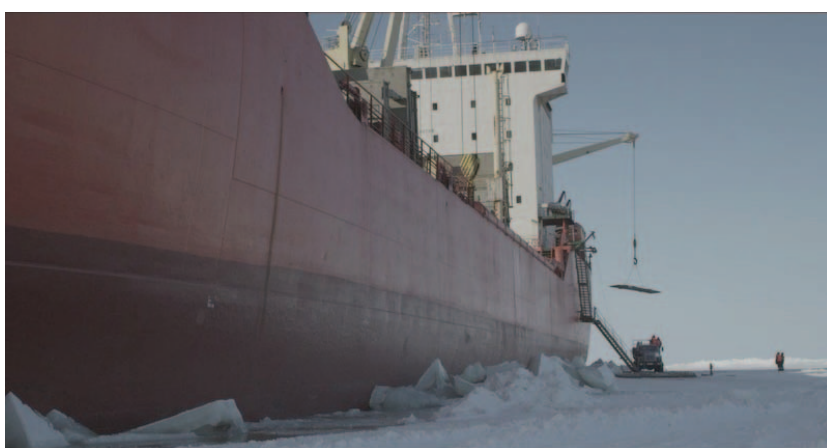
Доставка груза на берег осложняется временным отсутствием портового сервиса и сопряжена с большими трудностями. Но экипажи к ним готовы. Балкер «Виктор Ткачев», оборудованный судовыми кранами, после собственной разгрузки осуществил снятие груза с теплохода «Петр Великий» и приступил к «Поморью». На выгрузке - 20 тысяч тонн щебня. Сыпучий материал с борта судна засыпается в подъезжающие к теплоходу машины и отвозится на большую стройку.

На днях из Архангельска в Сабетту ушел теплоход «Иван Папанин», который не так давно вернулся из Антарктиды и успел выполнить сложный рейс на о. Котельный. В порту Архангельск под загрузкой находится «Юрий Аршеневский», для которого Сабетта уже привычная работа. В ускоренном темпе ведется приемка и укладка грузов в трюмы и на палубу. Главное для моряков - закрепить груз так, чтобы во время долгого перехода, непогоды быть уверенным в его сохранности.

- Мы готовимся к перевозке генерального груза, в основном это крупногабариты - металлоконструкции, автотехника, контейнеры. Всего мы повезем 10 500 тонн груза. Большой объем занимают авиационные плиты - 1,5 тысячи штук, - рассказал Валерий Болдырев, капитан «Ю.Аршеневского». - Наши суда загружаются до полной грузоподъемности. Все погрузки проходят в строгой координации с береговыми службами нашего пароходства, представителями заказчика и портовиками.

Со дня на день в Сабетте ожидают ледоход, ситуация тщательно мониторится всеми службами и капитанами. Однако пока экипажи работают в полную силу и в круглосуточном режиме.

Материалы подготовила  
Ксения САПЕЛКИНА.  
Фото капитана  
В.Г. БОЛДЫРЕВА  
и из архива редакции.



# ПАТРИОТ НАШЕГО ВРЕМЕНИ

О таких людях хочется писать, рассказывать о них, воспитывать на их примере молодежь и даже в какой-то степени равняться на них. Юрий Гутян - капитан-наставник по военно-морской подготовке Мурманского морского пароходства, подполковник в запасе, кавалер двух орденов Красной Звезды, ордена «Звезды» II степени Республики Афганистан, удостоенный Почетного знака Президиума Верховного Совета СССР «Воин-интернационалист», медали Республики Афганистан «От благодарного афганистанского народа» и многих других не менее значимых наград.



п. Спутник,  
26 июня 2013 г.

И вот теперь своего героя нашла еще одна награда - памятная медаль «Патриот России».

По его признанию, для него эта награда была неожиданной, о том, что он удостоился такой чести, узнал буквально накануне - за двое суток до самого вручения. И тем не менее эта неожиданность стала очень приятной во всех отношениях. Ведь когда тебя оценивают на таком высоком уровне (это правительственная награда), понимаешь, что все, что ты делаешь, ты делаешь не зря и это кому-то нужно.

Медаль «Патриот России» дается за личный большой вклад в работу по патриотическому воспитанию, проявление патриотизма в общественной, служебной, военной и трудовой деятельности. Для представления к награждению готовятся обоснованные материалы с изложением заслуг кандидата в патриотическом воспитании граждан или конкретного проявления гражданским патриотизма в его деятельности на благо Отечества. Наградные материалы рассматриваются Межведомственной коллегией Российского государственного военного историко-культурного центра при Правительстве Российской Федерации. Всего по всей Мурманской области этой

награды было удостоено менее 10 человек - цифра небольшая, учитывая, что к награждению представлялось порядка 40 граждан.

Награждение прошло в торжественной форме, был организован прием в правительстве Мурманской области накануне Дня России - 11 июня. Вместе с другими земляками, среди которых ветераны, учителя, общественные деятели, Юрий Станиславович получил медаль из рук заместителя губернатора Мурманской области Анатолия Векшина.

Юрий Гутян - самый настоящий патриот России и достойнейший кандидат на эту

награду. За его спиной служба в Вооруженных силах СССР, война в Афганистане, где было место и личным подвигам в ходе сложнейших операций, и потере близких друзей и сослуживцев, тяжелым ранениям, служба в группе боевого управления противолодочной авиации на флагмане ВМФ России ТАВКР «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов». Тем не менее, имея в своем арсенале большое число заслуженных наград, он говорит, что не очень любит их демонстрировать:

- Знаете, есть такая поговорка: «Летчики не носят орденов». Я надеваю форму с орденами лишь по необходимости, когда положение обязывает и того требует протокол мероприятия.

В определенный момент в нем раскрылся дар к писательству. Один за другим стали рождаться творческие произведения - романы, повести, рассказы и даже поэтические работы. И на сегодня он является автором ряда популярных среди читателей произведений, и, несмотря на то, что большинство из них на военную тематику, они пришлись по вкусу разнообразной аудитории - от школьников до домохозяек, от гражданских до военных. Юрий Гутян ныне является членом Союза писателей России.

Этот год, равно как и предыдущие, проходит для писателя в широкой общественной деятельности. Его приглашают на различные мероприятия, которые организуются в областном центре и за его пределами, - на творческие встречи, в университеты, школы, гимназии, библиотеки, музеи, детские дома. Сам бесконечно влюбленный в свою страну, радующий за ее интересы и проживающих в ней граждан, он готов часами рассказывать подрастающему поколению о добрых поступках и настоящих ценностях, об истинном героизме и самоотдаче, бескорыстии и подлинной дружбе, долге и чести.

- Откуда я беру свои истории? Конечно, из реальной жизни. Были такие вещи, о которых сняты фильмы, они известны многим, например, знаменитая «9-я рота». Но сколько было менее известных подвигов, в частности, совершенных нашими земляками... В Североморске есть школа №7, а выпускник этой школы - Марк Евтюхин, который в Чечне командовал боем знаменитой 6-й роты псковских десантников. На высоте 776 держали оборону 84 человека из 6-й роты против 4000 чеченцев из бандформирования. Марк Евтюхин погиб героически, вызвав на себя огонь артиллерии.

Все это Гутян знает не понаслышке, многое пришлось испытать на себе. Дети, как любит говорить сам Юрий Станиславович, очень хорошо чувствуют фальшь, поэтому, когда им что-то рассказываешь, нужно быть искренним и настоящим.

Еще одним достижением Юрия Гутяна стал первый том «Книги памяти о ветеранах боевых действий» - печатный памятник погибшим и умершим от ран участни-



Выступление  
в детском доме  
«Ровесник»



кам локальных войн и военных конфликтов. Он является ее автором - составителем и руководителем проекта.

Это не цитирование сухой информации, полученной из военкомата или других ведомств. Это настоящие истории о жизни солдат от рядового до генерала, составленные по воспоминаниям ветеранов боевых действий, их родителей, родственников, вдов, детей, друзей и товарищей. За этими историями стоят личные встречи, большой пласт аналитической работы, потребовавшей множества физических и душевных усилий.

Он является одним из организаторов литературно-краеведческого конкурса, посвященного Дню памяти о россиянах, исполнявших долг за пределами отечества, который в этом году проводился в третий раз и получил большую оценку министерства образования и культуры Мурманской области. «За три конкурса мы дали мощный толчок, в этом году уже 82 человека участвовало на отборе, было очень много работ, которые вычитывались членами жюри. Сегодня собственного ресурса нам уже не хватает, нам нужна серьезная поддержка, в том числе от нашего правительства, которую нам пообещали в следующем году предоставить, поскольку есть большой интерес со стороны периферии - Кировска, Апатитов, Кандалакши».

Юрий Гутян с воодушевлением рассказывает о своих творческих планах. К примеру, поведал, что в этом году у него вышла заключительная часть романа «Звезды из детства», в работе второй том трилогии «Боевой режим» - «Предельный возраст», а еще он работает над повестью «Ева». Сегодня автор, можно сказать, находится в самом расцвете творческих сил, и вдохновляет его на это любимая семья - жена, дочка и внучка. Они дают ему море позитива, уверенность в завтрашнем дне и служат источником его жизнелюбия.

Мы в свою очередь поздравляем Юрия Станиславовича с полученной наградой и желаем ему успехов во всех начинаниях и энергии для воплощения всего задуманного!

**Ирина ЮСУПОВА,  
Ксения САПЕЛКИНА.**

## ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

### Анти табачный закон принес в казну почти 20 млн рублей

Роспотребнадзор сообщил, что за первый квартал 2014 года привлек к административной ответственности более 2,7 тысячи нарушителей антитабачного закона и собрал 17,4 миллиона рублей (515 тысяч долларов) штрафов.

В 2013 году в России был принят закон об охране здоровья граждан от воздействия табачного дыма и последствий потребления табака. Он предусматривает поэтапное введение жестких мер. Сначала было за-

прещено курение на стадионах, в школах, вузах, больницах, магазинах, на детских площадках, а также в лифтах, самолетах и на АЗС, были также запрещены реклама и стимулирование продаж табака. На втором этапе (с 1 июня 2014 года) было запрещено курить в поездах, на вокзалах, в гостиницах, кафе и ресторанах. Кроме того, была ограничена продажа сигарет.

«В течение первого квартала 2014 года должностными лицами Роспотребнадзора

было привлечено к административной ответственности более 2.700 правонарушителей, из них более 1.800 граждан, свыше 700 индивидуальных предпринимателей и работников организаций-продавцов табачной продукции, около 150 юридических лиц. При этом общая сумма административных штрафов составила 17,4 миллиона рублей», - говорится в воскресном сообщении.



Чаще всего штрафуют за нарушение запрета на курение, в том числе на детских площадках (средний штраф - 650 рублей, 20 долларов) - более 1,5 тысячи взысканий. Но львиную долю в общей сумме штрафов (около 13 миллионов рублей, 385 тысяч долларов) составили штрафы с предпринимателей за несоблюдение ограничений в табачной торговле.

Источник <http://www.b-port.com>



Я убеждена, что если пожилой человек не находит себе утешение в добрых делах, в заботе о ком-то или о чем-то, то он невыносимо страдает от старости. Борис Федорович Анисько живет в «возрасте седины и мудрости». Несмотря на то, что ему исполнится 85 лет, он не считает себя стариком. Душа этого человека всегда молода.

Он уже много лет работает заместителем председателя Совета ветеранов пароходства. Несмотря на собственные проблемы со здоровьем, регулярно ходит в Совет, организует работу по оказанию поддержки больным старикам, ветеранам, нуждающимся в материальной помощи.

Этого человека в Мурманском пароходстве в 70-е годы знали все моряки. Еще в 1948 году 19-летний Борис Анисько после окончания Рижской мореходной школы пришел на работу матросом в Мурманское пароходство. Работал на ледокольном пароходе «Георгий Седов». На нем он стал радистом. Без отрыва от производства окончил мореходное училище. Затем более 10 лет ходил начальником радиостанции на пассажирском пароходе «Илья Репин». Работа ему нравилась, он легко находил взаимопонимание как с рядовыми моряками и пассажирами, так и с командирами экипажа.

## СУДЬБА ЕГО БЛАГОСЛОВИЛА

В 36 лет судьба круто изменила его жизнь. Анисько был избран председателем комитета профсоюза моряков Мурманского морского пароходства. Он хорошо помнит, как его пригласили в баскомфлот и сказали, что его кандидатура на должность председателя согласована с парткомом пароходства, и отказываться от предложения уже поздно.

Борис понимал, что уровень работы в комитете плавсостава и ответственность на порядок выше, чем на судне, но опыта ему было не занимать. В экипаже он неоднократно избирался председателем судового комитета, умело отстаивал интересы моряков, знал, где и как решать их проблемы не только в рейсе, но и на берегу. Так Анисько стал освобожденным председателем профкома плавсостава пароходства.

В 1970-е годы профсоюзы играли важную роль в жизни трудовых коллективов и пользовались большим авторитетом. В то время поступающие на работу автоматически становились членами профсоюза. Поле деятельности профсоюзов было огромным. Они занимались разработкой и принятием коллективных договоров, организацией социалистического соревнования между экипажами, вахтами, отдельными специалистами, выделением мест в детские сады (их в пароходстве было 10), организацией отдыха работников и их детей, распределением путевок в санатории и дома отдыха и т.д. Надо отметить, что все вопросы решались в тес-

ном содружестве с руководством компании, что приумножало авторитет комитета плавсостава и давало положительные результаты.

В годы его руководства профсоюзной организацией в Анапе был построен пионерский лагерь, где летом отдыхали дети, а с осени начинал функционировать дом отдыха для семей моряков и работников береговых служб пароходства.

«На 27-м километре Туломской дороги силами моряков была построена турбаза, - вспоминает Борис Федорович, - а начальник пароходства Юрий Георгиевич Левин распорядился обеспечивать строителей бесплатным питанием и транспортом».

Профсоюз активно участвовал в организации отдыха моряков. С постройкой ДМО «Морьяк» открыла свои двери культурная база пароходства, где организовывались встречи моряков с поэтами, писателями, актерами. Большой популярностью тогда пользовались вечера судовых экипажей, куда стремились попасть мурманские модницы, чтобы познакомиться с владельцами бонов. Без бонов осуществить покупку в магазине «Альбатрос», который был мечтой каждой мурманской девушки, было невозможно.

Культбаза стала для пароходства своеобразным центром культуры. В ее залах выставляли свои работы художники города, организовывались концерты художественной самодеятельности. В рейсы на суда, работавшие в Арктике, направлялись концертные и агитбригады.

Решать многие вопросы Анисько успешно помогал, как сегодня говорят, его социальный статус. Он неоднократно избирался членом районного, городского совета депутатов, членом ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота.

В 1986 году Борис Анисько по собственной инициативе оставил пост председателя профкома плавсостава и ушел на пенсию. Тогда же он принял предложение войти в Совет ветеранов пароходства и уже почти 30 лет активно работает в его составе.

Нелегкими были эти годы для Бориса Федоровича. Он потерял самых близких ему людей, тяжело переживал это. Стрессовые ситуации сказались на его здоровье. Но рядом с ним всегда его любимица - дочь. Она заботится о нем, часто звонит, обязательно навещает отца. Очень многое Марина берет на себя: и в поликлинику проводит, и постирает, и приготовит что-то вкусненькое.

Бориса Федоровича Анисько никто не решится назвать стариком. Он всегда улыбка, добродушен, вежлив, заботлив и внимателен к людям. Это о нем сказано: «Нам столько лет, сколько мы сами себе даем». Воистину душа не стареет. Как и чем определяется ее возраст - это тайна, которую нам не дано понять.

Судьба благословила Анисько, дав ему дожить до прекрасного юбилея - 80-летия. С днем рождения Вас, Борис Федорович! Многие Вам счастливые лета!

Валентина КАРЕПОВА.  
Фото из архива редакции.



## Вырастут тарифы на жилищно-коммунальные услуги

С 1 июля 2014 года в Мурманской области снова вырастут тарифы. В процентах повышение кажется незначительным, но рост цен на жилищно-коммунальные услуги все равно ударит по карману, особенно людей с низким доходом.

Так тариф на электроэнергию для населения во втором полугодии увеличится с 2,34 руб./кВт.ч до 2,43. В домах, оборудованных электроплитами, - с 1,638 до 1,708 руб./кВт.ч соответственно.

Несмотря на отсутствие тепла в квартирах, с 1 июля платить за теплоснабжение жители Мурманской области станут больше на 4,2%.

На столько же вырастут тарифы и на водоснабжение. Например, в ЗАТО Александровск уже посчитали, что кубометр воды подорожает в среднем почти на 2 рубля. Водоотведение - на 1 рубль 62 копейки.



Вырастет в цене и горячая вода. В официальной статистике ее подорожание не учитывается, но стоимость горячей воды напрямую зависит от роста цен на холодную воду и теплоэнергию.

Нужно отметить, что плата за содержание и текущий ремонт общего имущества многоквартирного дома устанавливается собственниками помещений по согласованию с УК. То есть рост платы, установленный для коммунальных услуг, не распространяется на тариф за содержание и текущий ремонт.

Источник <http://severpost.ru>

## География полетов расширяется

По информации администрации Мурманского аэропорта география полетов самолетов расширяется.

Основной перевозчик Мурманского аэропорта авиакомпания ЗАО «Нордавиа» вводит новые рейсы:

5Н532 Мурманск - Москва (Домодедово) с 20.06.2014 по 07.09.2014 по 3,5,7 дням;  
5Н531 Москва (Домодедово) - Мурманск с 21.06.2014 по 08.09.2014 по 1,4,6 дням;  
5Н151 Мурманск - Нижний Новгород - Краснодар с 16.07.14 по 10.09.14 по 3 дням;  
5Н152 Краснодар - Нижний Новгород - Мурманск с 17.07.14 по 11.09.14 по 4 дням.



# ПО АРКТИКЕ НА «СИБИРИ»

У кораблей жизнь коротка. Походит в море два-три десятка лет, пока в состоянии противостоять напору стихии, и становится к стенке в порту - ожидать своей очереди для разделки на металлолом.

Не избежал этой участи и атомный ледокол «Сибирь». Судно, оставившее заметный след в истории освоения Арктики, вывели из эксплуатации еще в 1993 году из-за выявленного дефекта в одном из его парогенераторов. На замену в лихое постперестроечное время денег у государства не нашлось. Вот и стоит он с той поры у причала Мурманского ремонтно-технологического предприятия «Атомфлот», вызывая жалость у проходящих мимо моряков, еще не так давно штурмовавших на нем ледовые просторы северных морей.

Ни одно судно такого класса не строилось так быстро, как «Сибирь» (заложен ледокол на стапеле Балтийского судостроительного завода 24 сентября 1974 года, спущен на воду 23 февраля 1976 года, а уже 28 декабря 1977 года вступил в строй ледокольного флота Мурманского морского пароходства).

## НЕ ЗНАЯ БРОДУ

Если бы моряки «Сибирь» следовали этой известной поговорке, вряд ли бы стал возможен высокоширотный рейс. Ведь они шли в основном по местам, где до них не ступала еще нога человека. Экипажу атомохода пришлось отыскивать этот «брод» для себя и для тех, кто будет позже ходить по проложенной ими дороге.

Отыскивать не в одиночку: в рейс шел и большой коллектив гидрографов. В его задачу входили не только промер глубин в местах, где никогда еще не плавали корабли, но и уточнение действующих лоций и морских карт. Ведь Арктика - это своеобразная целина. Хотя и давно уже обживают ее, но лишь при советской власти работа эта стала вестись планомерно и в широких масштабах. У истоков ее стоит В.И. Ленин. В подписанном им в 1921 году декрете о создании плавучего морского научно-исследовательского института (ПлавморНИИ) подчеркивалось, что в отличие от до-революционного советское изучение Севера должно быть систематическим, комплексным и иметь практическую целенаправленность. Этот принцип и лежит теперь в основе всех работ по освоению Арктики, проводимых в нашей стране.

Кроме специалистов-гидрографов на борту «Сибирь» находились представители целого ряда других научных и исследовательских организаций, связанных с изучением Арктики.

- Наша задача - обеспечить навигационную безопасность плавания каравана, - рассказал мне заместитель начальника гидрографического предприятия Министерства морского флота СССР Всеволод Пересыпкин. - Заключается это прежде всего в выборе наиболее безопасных курсов. Тут учитываются два фактора - навигационный и метеорологический. То есть, чтобы и ледовый путь был безопасным, и чтобы судно не село на рифы. Известно, что в высоких широтах заметно снижается точность как магнитных, так и обычных гидроскопических компасов. Нам предстоит в связи с этим определить, какой курсоуказатель наиболее подходит для таких рейсов, как эффективнее использовать возможности спутниковой связи.

И ни одно судно не начинало столь бурно свою трудовую биографию, как «Сибирь». Ведь новый атомоход, едва войдя в порт приписки, сразу ушел на работу в Арктику. Не прошло и полгода, а его отправили в небывалый в истории мореплавания сверхранний экспериментальный рейс - обеспечить проводку с запада на восток транспортного судна по неизведанному еще высоким широтам Ледовитого океана.

В этом легендарном рейсе «Сибирь» мне довелось участвовать в качестве специального корреспондента ТАСС. Предлагаемые читателям путевые заметки, на мой взгляд, убедительно свидетельствуют о поистине героических буднях похода и о многих из тех, кому он обязан успешным завершением.

От автора

Неожиданностей же в рейсе хватало. В один из дней атомоход едва не сел на мель. ЧП предотвратил молодой специалист из гидрографического предприятия Сергей Самоненко. Во время вахты он увидел, что глубина стала резко падать, о чем незамедлительно сообщил на мостик. Вахтенный штурман успел дать задний ход, и мы не сели на мель. После узнали, что ходовые винты ледокола уже бороздили дно, выворачивая на поверхность толстые корни каких-то подводных растений и куски черного ила. Так, благодаря бдительности гидрографа и профессионализму вахтенной службы атомохода удалось не только избежать ЧП, но и стереть еще одно белое пятно на картах Арктики.

## КАК ЛЬДЫ ПРОХОДЯТ

Такое не забывается. Наш караван шел по большой, чуть ли не в сотню миль полынье. Казалось, нет ей конца и края. И вдруг на мостике атомохода пронесся тревожный шепоток.

- Полынья сужается!



Мы бросились к иллюминаторам. Действительно, полынья, еще час назад казавшаяся бескрайней, сужалась буквально на глазах. Молчаливо и грозно надвигались друг на друга ледяные поля. От их столкновения вокруг «Сибирь» выросли такие большие торосы, что судно вынуждено было остановиться.

Посоветовавшись, руководители рейса решили: пока не поздно, надо идти вперед. В движении - наше спасение. И началась атака на лед. Сдав немного назад, «Сибирь» медленно берет разбег. Удар о торосы. Нос судна задрался.



Мгновение, и оно сильно кренится.

- Стоп! Полный назад! - подает команду вахтенный штурман.

Снова разбег. И снова ледокол кренится, содрогаясь от ударов о мощные глыбы льда. Крепкий ему достался сегодня орешек. Но не настолько крепкий, чтобы не расколоть. Метр, два, три - десять метров торосов пространство.

Наконец, треснула льдина, на которой держалось все это взлохмаченное ледовое поле. Обломки льда под напором судна вздыбились чуть ли не вровень с главной палубой, засверкали всеми цветами радуги. Красота удивительная! Но вахтенным не до красот. Снова бросают они «Сибирь» на ледовый барьер.

А сжатие все усиливается. Чтобы льдины не мешали маневру атомохода, приходится то и дело расширять уже отвоеванное среди торосов пространство.

Подумалось: а каково же приходится транспортному судну, если даже наш атомный богатырь едва справляется с напором стихии? И тут из динамика, установленного на мостике ледокола, донеслось тревожное сообщение с «Капитана Мышевского»:

- «Сибирь», не уходите далеко! Нас затирают льды. Сменились вахты, а мы все еще в этом ледовом месиве. За четыре часа продвинулись менее чем на корпус. Однако и это - успех. Окрыленные им, моряки начинают новое наступление. Резкий рывок вперед - и «Сибирь» зависает на льдине. Сползти с нее не помогают и 70 тысяч ее лошадиных сил.

Приходится изменять дифферент, расклевывая таким образом судно, ставшее сразу почти беспомощным.

Сутки потребовались на то, чтобы пройти двухмильную перемишку, отделявшую наш караван от обычного легкого льда, легкого, разумеется, по арктическим меркам. Но для «Сибирь»-то это не преграда. Через него наше судно шло, как трактор по ровному полю. Однако пришлось вернуться по только что пробитому каналу во льдах, чтобы вывести в безопасное место транспорт, получивший пробоину, сквозь которую смог бы пройти легковой автомобиль. К счастью, пробоина оказалась чуть ниже ватерлинии судна. Попавшую в трюм воду удалось откачать имевшимися на обоих судах мотопомпами. Пришлось останавливать караван, чтобы заделать эту дыру, чем и занялись судовые специалисты и водолазы с «Сибирь». Руководитель экспедиции Бронислав Майнагашев предупредил журналистов: о пробое информации с борта «Сибирь» не передавать! Пришлось подчиниться.

## «БЕЗРАБОТНЫЙ» МЕХАНИК

Когда ледокол попадал в такие ситуации, участвовавшие в экспедиции представители научно-исследовательских и проектных организаций оставались на местах, предписанных им условиями работы на атомоходе. Лишь один человек мог позволить себе отдохнуть на палубе атомохода. Мне захотелось поближе познакомиться с ним.

- Я сейчас, наверное, единственный безработный механик в нашей стране, - отреккомендовался он. Подумав, добавил:

- Временно безработный. На заводе-то мне забот хватало.

Анатолий Степанович Петровский, представляющий на «Сибирь» Балтийский судостроительный завод, действительно оказался здесь вроде бы не у дел. Все механизмы атомохода работали настолько безукоризненно, что ему, гарантийному механику завода, было впрямую действительно любоваться красотами Арктики. Но опытный специалист, участник испытаний всех трех построенных к тому времени ледоколов, хоть и был рад такому повороту дела, все же каждое утро, а зачастую и ночью проводил время в машинном отделении или в беседах с вахтенными механиками. Придирчиво разбирал он каждую даже самую незначительную жалобу на сбой в работе того или иного механизма. Ведь не по чистой воде шел атомоход, а в тяжелых льдах. От столкновений с десятибалльными льдинами содрогалось все судно. Нередко под днищем его раздавались такие хлопки, как будто там взорвалась торпеда. А «Сибирь» шла и шла вперед, сокрушая ледовые перемишки. Выдержала она и столкновение со стамухой - ледовым образованием, нижняя часть которого зацепилась за морское дно и, как якорь, держала большое ледовое поле. Судно от удара мгновенно легло на борт. Казалось, вот-вот опрокинется. Но прошли какие-то минуты, и наш атомоход снова стоял гордо и прямо, готовясь к новой схватке с льдиной. От неожиданного удара упали на пол не закрепленные специально предметы. Турбины же и насосы, все палубные механизмы, казалось, и не почувствовали толчка: все работало так же, как и до него.

Главный инженер-механик «Сибирь», Герой Социалистического Труда Александр Калинович Следзюк, вместе с другими специалистами придирчиво осматривавший корабль после этой стычки, крепко пожал руку сопровождавшему его гарантийному механику.

- Ну и запас прочности вы создали на этом судне! Действительно, в Арктике появился богатырь.

Представитель завода довольно улыбался. (Продолжение следует.)

ВАСИЛИЙ БЕЛОУСОВ.  
Фото из архива редакции.



## Поздравляем вас, коллеги!

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

**Ириков Вячеслав Васильевич** - боцман теплохода «Павел Вавилов»;

**Служенко Валентин Петрович** - старший моторист - матрос теплохода «Павел Вавилов»;

**Волков Александр Николаевич** - старший помощник капитана танкера «Индиго»;

**Кузнецов Юрий Алексеевич** - старший моторист-электрогазосварщик танкера «Хатанга»;

**Поляк Александр Вячеславович** - токарь-кладовщик-моторист 1-го класса теплохода «Северная Земля»;

**Терехов Петр Федорович** - старший механик теплохода «Александр Суворов»;

**Богданова Лариса Николаевна** - ведущий специалист отдела финансовых операций и отчетности;

**Забродин Сергей Анатольевич** - матрос 1-го класса групповой стоянки танкеров «Варзуга», «Хатанга»;

**Кумунжиев Иван Викторович** - матрос 1-го класса теплохода «Иван Панин»;

**Михальчук Геннадий Васильевич** - моторист 1-го класса - матрос теплохода «Капитан Данилкин»;

**Барабанов Константин Алексеевич** - капитан танкера «Хатанга»;

**Гандрабура Александр Николаевич** - токарь-кладовщик-моторист 1-го класса танкера «Котлас»;

**Кошевой Олег Геннадьевич** - старший моторист-электрогазосварщик теплохода «Юрий Аршеневский»;

**Макаренко Станислав Ибрагимович** - боцман теплохода «Кузьма Минин»;

**Семенова Татьяна Петровна** - старший кассир гостиницы «Морьяк»;

**Тимофеев Виталий Васильевич** - 4-й механик танкера «Натали»;

**Тыдир Наталья Викторовна** - бухгалтер-кассир отдела учета расчетно-

кассовых операций и социального страхования;

**Храмова Татьяна Алексеевна** - заместитель генерального директора - главный бухгалтер - директор департамента ДБУиО;

**Беляев Владислав Валерьевич** - капитан-наставник теплохода «Юрий Аршеневский»;

**Власенко Игорь Дмитриевич** - 3-й механик танкера «Натали»;

**Ольшевский Сергей Вячеславович** - старший механик теплохода «Поморье»;

**Власов Станислав Владимирович** - 4-й механик теплохода «Новая Земля»;

**Кравцова Татьяна Борисовна** - бортпроводник теплохода «Клавдия Еланская»;

**Исаев Андрей Викторович** - 3-й помощник капитана теплохода «Кузьма Минин»;

**Меньшиков Алексей Сергеевич** - старший механик танкера «Хатанга».

*Вам, родившимся в июне 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 85-летием

**Королеву Агрипину Платоновну** - ветерана труда - буфетчицу плавсостава, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 21 год.

### С 80-летием

**Муромцеву Тамару Ивановну** - старшую медсестру ясли-сада № 1, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 32 года.

**Синицына Анатолия Ивановича** - почетного полярника, почетного работника морского флота, старшего инженера - электромеханика, награжденного орденом Трудового Красного Знамени, проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 40 лет.

**Терновского Владимира Васильевича** - ветерана труда, старшего моториста плавсостава, проживающего в

Брянской области. Стаж его работы в пароходстве - 41 год.

### С 75-летием

**Веселова Анатолия Сергеевича** - водителя автобазы, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 11 лет.

**Вешнякову Тамару Михайловну** - ветерана труда, заведующую хозяйством, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 21 год.

**Леднева Валерия Алексеевича** - ветерана труда, машиниста судов, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 32 года.

**Павлову Валентину Васильевну** - воспитателя детского сада № 30, проживающую в Ленинградской области. Стаж ее работы в пароходстве - 23 года.

**Певцова Петра Петровича** - ветерана труда, токаря - машиниста плавсостава, проживающего в г. Вологде. Стаж его работы в пароходстве - 35 лет.

**Родичева Анатолия Васильевича** - ветерана труда, маляра административно-хозяйственного отдела, проживающего в г. Вологде. Стаж его работы в пароходстве - 41 год.

**Свечицина Владимира Сергеевича** - ветерана труда, инженера 1-й категории, проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 26 лет.

**Шахова Владимира Михайловича** - ветерана труда, электрика базы технического обслуживания флота, проживающего во Владимирской области. Стаж его работы в пароходстве - 38 лет.

**Шеянкина Геннадия Ивановича** - ветерана труда, такелажника базы технического обслуживания флота, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 37 лет.

**Лобинцеву Александру Иванову** - ветерана труда, воспитателя детского сада № 40, проживающую в г. Орле. Стаж ее работы в пароходстве - 24 года.

### С 70-летием

**Федорову Марию Ивановну** - старшую горничную гостиницы «Морьяк», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 24 года.

*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 20 апреля 2014 года на 82-м году в г. Мурманске ушел из жизни **Исупов Геннадий Алексеевич** - почетный работник морского флота, механик-наставник технической службы. Стаж его работы в пароходстве - 39 лет.

19 мая 2014 года на 74-м году в г. Курске ушел из жизни **Черемисин Валерий Константинович** - ветеран труда, почетный полярник, групповой инженер-механик по

атомным судам. Стаж его работы в пароходстве - 28 лет.

23 мая 2014 года на 72-м году в г. Мурманске ушел из жизни **Трофименко Николай Леонович** - ветеран труда, системный программист отдела АСУ ИВЦ. Стаж его работы в пароходстве - 28 лет.

30 мая 2014 года на 73-м году в г. Мурманске ушел из жизни **Кисель Святослав Михайлович** - ветеран труда, боцман плавсостава. Стаж его работы в пароходстве - 31 год.

31 мая 2014 года на 90-м году в г. Мурманске ушла из жизни **Титова Александра Ивановна** - ветеран труда, участница Великой Отечественной войны, дежурная по этажу гостиницы «Морьяк». Стаж ее работы в пароходстве - 29 лет.

1 июня 2014 года на 90-м году в г. Мурманске ушла из жизни **Вяткина Валентина Демидовна** - ветеран труда, участница Великой Отечественной войны, оператор радиопередатчика. Стаж ее работы в пароходстве - 14 лет.

6 июня 2014 года на 83-м году в г. Москве ушел из жизни **Березин Олег Николаевич** - почетный полярник, капитан ледоколов. Стаж его работы в пароходстве - 32 года.

7 июня 2014 года на 69-м году в г. Мурманске ушел из жизни **Пятин Виктор Васильевич** - ветеран труда, начальник учебного центра пароходства. Стаж его работы в компании - 23 года.

7 июня 2014 года на 102-м году в г. Мурманске ушел из жизни **Гостев Георгий Аверьянович** - участник Великой Отечественной войны, ветеран труда, заведующий складом службы материально-техни-

ческого снабжения. Стаж его работы в пароходстве - 20 лет.

17 июня 2014 года на 84-м году в г. Мурманске ушел из жизни **Багрецов Леонид Дмитриевич** - моторист плавсостава, заслуженный работник транспорта РСФСР, награжденный орденом Трудовой Славы 3-й ст. Стаж его работы в пароходстве - 36 лет.

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





### **Уважаемые работники Мурманского морского пароходства! Дорогие друзья!**

От имени Правления ОАО «Мурманское морское пароходство» и от себя лично искренне поздравляю вас с профессиональным праздником - Днем работников морского и речного флота!

Нынешний профессиональный праздник проходит под славной датой - 75-летием нашей компании. За эти годы мы пережили многое, но каждый раз находили выходы из самых сложных ситуаций. Мы – единый коллектив, крепкая и сплоченная команда, которой по плечу любые задачи.

Я благодарен всем вам за ту огромную работу, которую вы делаете для благо нашей компании, за вашу поддержку и понимание, надежность и ответственность. В том, что Мурманское морское пароходство сегодня с обоснованным оптимизмом и уверенностью смотрит в будущее, решает любые задачи по обеспечению перевозок грузов практически в любой порт мира, ваша заслуга и, конечно же, наших дорогих ветеранов. Им особенное спасибо за преданность морскому делу, веру в пароходство и за тот бесценный опыт, который они передают молодому поколению!

Желаю всем нам крепкого здоровья, благополучия, мира, добра, достижения самых высоких профессиональных результатов!

**Генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» А.М. МЕДВЕДЕВ.**



### **Валентина Метельская, помощник генерального директора**

1. Лично для меня День работников морского флота - это настоящий праздник. Большая часть моей жизни отдана любимой компании. Она как дом родной.

2. Каждый год, по сложившейся доброй старой традиции, отмечаем праздник с друзьями-моряками на природе с шашлыками и песнями. В этом году буду отмечать также с друзьями в лесном домике у любимого озера на родной Кольской земле. Раньше в нашей компании в этот день организовывалась прогулка по Кольскому заливу на т/х «Мария Ермолова» и т/х «Клавдия Еланская». Было весело, уютно, красиво.

3. Каждый должен выбрать свою дорогу в жизни по зову сердца и испытать свой характер морем. Море выбирает сильных. Море нужно любить всем сердцем и душой, дышать им, чтобы даже на короткой стоянке опять тянуло обратно в море.

К сожалению, не все могут привыкнуть к морской жизни, и в образовательных учреждениях не обучают азам жизни мореплавателя. Это ежедневная опасная и напряженная работа, и чтобы быть настоящим моряком - нужно иметь твердость характера, быть всегда

спокойным, уверенным, решительным и смелым в сложных ситуациях.

Поздравляю всех ветеранов флота, моряков и работников берега с нашим профессиональным праздником - Днем работников морского флота. Желаю успехов, профессиональных достижений, крепкого здоровья, счастья, радостных встреч на берегу и благосостояния.

### **Ко Дню морского и речного флота редакция «Арктической звезды» провела опрос среди сотрудников компании и попросила их ответить на следующие вопросы:**

1. Что для Вас День морского и речного флота? С чем он у Вас ассоциируется?
2. Как Вы обычно отмечаете профессиональный праздник и что будете делать в этом году?
3. Что, на Ваш взгляд, нужно сделать, чтобы поднять престиж профессии моряка и привить молодежи интерес к морским специальностям?

### **Александра Мажарова, экономист 1-й категории отдела оперативной работы флота**

1. Этот праздник знаком мне с детства, так как родилась в семье моряка и с малых лет была окружена людьми, так или иначе связанными с морем.

Он ассоциируется с самыми светлыми воспоминаниями детства и юности.



2. Помню, как замечательно отмечали его в былые годы, когда мои родители, а потом и я ходили на праздничные вечера в ДК моряков. В последнее время этот праздник проходит обычно, но для меня это хороший повод для того, чтобы встретиться или хотя бы созвониться со старыми знакомыми, бывшими работниками пароходства.

3. Очень хочется, чтобы профессия моряка стала опять престижной, и молодые люди стремились бы связать свою судьбу с морем. Что надо сделать для этого, не знаю. В свое время у меня не возникала даже мысль пойти работать в другую отрасль, так как я видела рядом с собой много замечательных людей, преданных морю, своей нелегкой профессии, прекрасных специалистов, знатоков своего дела, честных и самоотверженных. И мне хотелось стать похожей на них.

Я поздравляю с Днем работников морского и речного флота всех сотрудников пароходства, нынешних и бывших! Желаю здоровья, счастья и благополучия!

### **Валентина Каропова, специалист пресс-службы**

1. С летом, прекрасной погодой, теплым морем и южным загаром - с одной стороны, с напряженной работой наших моряков, работающих в Арктике, - с другой стороны.

Раньше в этот день на улицах Мурманска были особенно узнаваемы моряки пароходства. Они гуляли в морской форме, с морскими нашивками. В кино, театр для них бронировались билеты. Моряки пользовались большим уважением среди горожан. Да и город был наполнен поистине морским духом.



2. В этом году в этот день у меня личный праздник, поэтому буду праздновать в кругу друзей. Обычно этот день мы отмечаем на природе, но нынче, к сожалению, погода не позволяет.

3. Думаю, что надо, как в советские годы, воспитывать у детей любовь к морю и морской профессии со школьной скамьи. Тогда в школах организовывались встречи с моряками. Все классы подшефных школ были закреплены за судами. И, когда суда заходили в порт, моряки встречались с детьми, приглашали их в гости на судно. Дети знали, чем живут моряки, в какие рейсы уходят и ждали их возвращения. А сегодня такие классы - редкость. Дети переориентированы на другие ценности - материальные, о которых говорят по радио, телевидению. Вот и мечтают все стать бизнесменами. Негоже это в нашей морской державе!

### **Тамара Корнева, заведующая хозяйством группы хозобслуживания зданий управления**

1. Для нас как для службы в первую очередь это престиж нашей компании. А это значит - нарядные флаги с символикой пароходства, чистота на территории и красиво высаженные цветы на наших клумбах.

2. Для меня лично это свято. Мы с мужем проработали в ММП на двоих 60 лет. Я горжусь тем, что долгое время работаю в нашей компании.

Пользуясь случаем, хочу поздравить весь коллектив без исключения с праздником морского и речного флота. Пожелать компании и нам долголетия и крепкого здоровья!

