



Вокруг Евразии на дизель-электроходе «Байкал». Случай в Сингапуре

Недавно, разбирая свои старые бумаги, я наткнулся на толстую тетрадь в черном переплете, в которой велся учет ходового и стояночного времени дизель-электрохода «Ангара», а затем и дизель-электрохода «Байкал» вторым помощником капитана Михаилом Чельшиным. С его уходом в отпуск в марте 1958 года тетрадь продолжил вести уже я. На меня нахлынули воспоминания того времени.

→ Стр. 6

По Арктике на «Сибири»

Как-то, увидев на штурманской карте извилистые отметки пройденного нашим караваном пути, я спросил у капитана «Сибири» Владимира Кочеткова, почему идем не по прямой, а зигзагами. Владимир Константинович улыбнулся моей наивности и серьезно ответил: - В Арктике прямых дорог не существует.

→ Стр. 7



АРКТИЧЕСКАЯ



№ 7
(7671)

31 июля
2014

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Успешная морская логистика - дело опыта



Продолжается работа судов Мурманского морского пароходства в порту Сабетта в рамках долгосрочного контракта с ОАО «Ямал СПГ». Номенклатура перевозимых грузов по-прежнему включает в себя контейнеры, автотехнику, автоцистерны, аэродромные плиты, стройматериалы.

→ Стр. 3

С ностальгией о прошлом...



В журнале «Север» от 2001 года главный редактор Станислав Панкратов писал: «Если обозначить на Океане все маршруты мурманских транспортных и ледокольных судов - Океан превратится в сплошной пунктир - от Полюса и до Полюса! Да, так было... И я горжусь, что довелось работать в Мурманском морском пароходстве!

→ Стр. 4



СНАБЖЕНИЕ АРКТИЧЕСКИХ ПОРТОПУНККТОВ

Нефтеналивной флот Мурманского пароходства традиционно в летнюю навигацию в дополнение к северному завозу нефте-

продуктов в восточные районы Крайнего Севера (Чукотский автономный округ) также осуществляет рейсы по доставке дизель-

ного топлива, керосина в арктические портопункты.

Подробнее об этом читайте на стр. 2.

Наш хронограф



21 августа - 85 лет назад (1929-2013) родился заслуженный арктический капитан Мурманского пароходства, лауреат премии имени В.С. Маслова Леонид Степанович Селиверстов, автор двух книг о плаваниях судов пароходства в Арктике.
26 августа - 95 лет назад (1919-2005) родился известный полярный капитан Мурманского морского пароходства, Герой Социалистического Труда Юрий Сергеевич Кучиев.
28 августа - 95 лет назад (1919-1985) родился главный инженер-механик атомных ледоколов Мурманского морского пароходства, Герой Социалистического Труда Александр Калинович Следзюк.



Судовладельцы впадают в уныние: основания для пессимизма есть?

Владелец сухогрузного флота, компания **Diana Shipping**, несмотря на увеличение тайм-чартерных доходов, оказалась в минусе во втором квартале 2014 года.

В июле компания объявила о чистых убытках в размере 5,7 миллиона долларов по сравнению с 5,2 миллиона долларов за тот же период прошлого года. Увеличение тайм-чартерных доходов судовладелец отнес в основном к расширению флота, что было частично компенсировано снижением чартерных ставок.

Греческая компания **Diana Shipping** до недавнего времени была более пессимистична относительно перспектив на мировом судоходном рынке по сравнению со своими коллегами в отрасли. В телеконфе-

ренции, посвященной финансовой деятельности компании, руководители **Diana Shipping** заявили аналитикам, что они ожидают, что прежде чем ситуация на рынке улучшится, в секторе морских перевозок навалочных грузов произойдет ухудшение.

Тем не менее главный исполнительный директор **Diana Shipping** Симос Палинос пообещал, что компания продолжит устойчивую политику покупки тоннажа, поскольку на определенном этапе рынок хоть и медленно, но все же вернется к прибыли. В компании также заявили, что видят большие перспективы в секторе контейнерных перевозок, в особенности на это могут рассчитывать операторы средних контейнеровозов.

Компания **Safe Bulk** сообщила в июле о снижении чистых доходов на 10% во втором квартале, обусловив это слабыми чартерными ставками на оптовом рынке. Судовладелец опубликовал отчет, в котором говорится о 37,2 миллиона долларов чистой выручки за квартал по сравнению с 41,4 миллиона



долларов за тот же период прошлого года. Прибыль компании до уплаты налогов, износа и амортизации упала до 15,1 миллиона долларов, примерно на 58% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Немецкие судоходные компании еще более негативно настроены относительно темпов восстановления судоходства в отличие от своих зарубежных коллег, согласно последним опросам клиентов **HSN Nordbank**. По прогнозам аналитиков, только один из пяти немецких собственников флота ожидает увидеть рост прибыли в 2014 году.

В **HSN** также обнаружили, что около половины немецких респондентов планируют

HSN Nordbank является крупным коммерческим банком в Северной Европе со штаб-квартирой в Гамбурге, а также Киле (Германия). Он предоставляет корпоративные и частные банковские услуги. В **HSN** основной упор делается на судоходстве, транспорте, недвижимости и возобновляемых источниках энергии. Банк был создан в результате слияния **Hamburgische Landesbank** и **Landesbank Schleswig-Holstein** 2 июня 2003 года. Значительную часть своих операций **HSN** осуществляет в Люксембурге, Нью-Йорке и Сингапуре.

ют рост своих флотов в ближайшие три года. А согласно исследованию компании **PricewaterhouseCoopers (PwC)**, предоставляющей услуги в области аудита и консалтинга, 64% немецких владельцев хотят приобрести новый тоннаж уже в течение следующих 12 месяцев, что, по мнению **PwC**, свидетельствует о том, что доверие судовладельцев Германии, одной из стран наиболее пострадавших от спада в отрасли, растет.



Принимая важные решения

Южнокорейский судовладелец **HANJIN Shipping** опубликовал в июле чистый убыток в размере 25,8 миллиона долларов за второй квартал 2014 года. Эти результаты хуже, чем за аналогичный период 2013 года, но значительно лучше, чем в первом квартале текущего года. Большую часть потерь в последнем квартале компания связывает с колебанием валютных курсов.

Однако самое крупное подразделение компании - контейнерное, напротив, отразило положительный результат во втором квартале. В компании объяснили, что тому способствовали рационализация маршрутов и сокращение эксплуатационных расходов.

Балкерное подразделение компании показало операционный убыток в размере 24,9 миллиарда вон (денежная единица Кореи. - Прим.), но тем не менее это почти в два раза меньше, чем годом ранее.

HANJIN Shipping из-за проблем с ликвидностью в конце 2013 года объявила о реструктуризации. Компания всеми силами борется за выживание, принимая важные для себя производственные решения.

Частью плана финансового оздоровления **HANJIN Shipping** стало создание совместного с частной южнокорейской акционерной компанией предприятия под названием **H-Line**. В новое предприятие

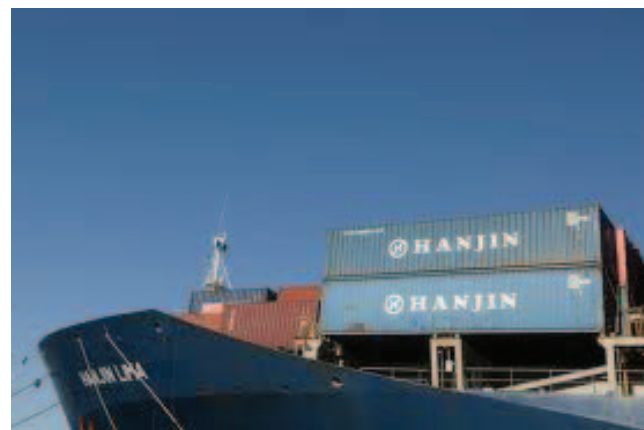
HANJIN Shipping - крупная южнокорейская судоходная компания, является дочерней компанией HANJIN Group.

В свою очередь к дочерним компаниям **HANJIN Shipping** относятся **HANJIN Logistics, Keoyang Shipping, Senator Lines** и **CyberLogitec**. **HANJIN Shipping** ежегодно перевозит свыше 100 миллионов тонн груза.

вошли суда балкерного подразделения **HANJIN Shipping** (29 балкеров и 7 газовозов). Эта сделка должна принести компании значительные средства и покрыть часть долгов.

Кроме того, в июне в СМИ сообщалось, что корейская авиакомпания **Korean Air (KAL)** станет крупнейшим акционером компании **HANJIN Shipping** после выпуска дополнительного выпуска акций.

Инвестиции **KAL** в приобретение выпуска более 74 миллиона акций составят 394 миллиона долларов. В результате доля **KAL** в **HANJIN Shipping** составит 33,2%. Согласно сообщению, выпущенному для Корейской биржи, приобретение контрольного пакета в **HANJIN Shipping** производится



в рамках планов компании по развитию «синергетического логистического бизнеса». Это поможет компаниям стать более конкурентоспособными на глобальной логистической арене.

Подготовила **Ирина ЮСУПОВА**.

На основании источника www.loydslist.com

«Арктик Хельсинки Шипьярд»

Санкции западных стран в отношении России не влияют на планы по покупке «Объединенной судостроительной корпорацией» (ОСК) пятидесятипроцентной доли корейской **STX** в их совместном предприятии - финской судовой верфи «Арктик Хельсинки Шипьярд». Об этом 31 июля сообщил ИТАР-ТАСС представитель ОСК **Алексей Кравченко**.

«Санкции не влияют на наши планы, мы близки к завершению сделки», - сказал он, не уточнив, когда это произойдет.

Кроме того, по словам **Кравченко**, меры, принятые ЕС и США, не будут отражаться на строительстве на финской верфи ледоколов по российским заказам. Он добавил, что процент американских технологий, используемых в этом процессе, практически стремится к нулю.

Ранее в руководстве хельсинской судовой верфи также сообщили, что на текущие операции компании санкции воздействия не окажут.

В октябре 2013 года стало известно, что ОСК планирует приобрести 50% судовой верфи «Арктик Хельсинки Шипьярд», принадлежащих корейскому судостроительному холдингу **STX**. Несмотря на заявления представителей ОСК о том, что сделка будет закрыта в течение «нескольких месяцев», переговоры с корейской стороной затянулись. В резуль-

тате сделки финское предприятие перейдет в собственность ОСК, о сумме сделки и источниках погашения долгов «Арктик Хельсинки Шипьярд» стороны не сообщали.

«Арктик Хельсинки Шипьярд» - судостроительная компания в Хельсинки, которой владеют на паритетных началах ОСК и корейский судостроительный холдинг **STX**. Верфь предназначена главным образом для строительства ледоколов и других судов ледового класса для работы в арктических регионах.



Евросоюз ограничил экспорт морских буровых и добывающих платформ в РФ

Об этом говорится в официальном журнале ЕС. Для поставки, передачи, прямого или косвенного экспорта соответствующей продукции требуется предварительное разрешение.

В список также вошли суда промыслового флота, плавучие маяки, пожарные катера, плавкраны и прочие суда.

Соответствующие одобрения должны будут выдавать уполномоченные госорганы стран, в которых зарегистрированы компании-экспортеры, говорится в документе.

Как ранее сообщал ИТАР-ТАСС, ОАО «Судостроительная фирма «Алмаз» в 2013 году приступило к строительству самоходных плавкранов для ВМФ России. До 2016 года «Алмаз» поставит флоту девять кранов грузоподъемностью 35-150 тонн каждый. Это первый подобный проект со времен СССР. В Советском Союзе плавкраны строились только на Севморзаводе (ныне публичное акционерное общество «Севастопольский морской завод») в Севастополе, сейчас входящем в состав России. Однако принадлежит предприятие структурам президента Украины Петра Порошенко.

Источник www.morvesti.ru

СНАБЖЕНИЕ АРКТИЧЕСКИХ ПОРТОПУНККТОВ

(Начало на стр. 1.)

Танкер «Котлас» уже выполнил первый рейс по доставке нефтепродуктов из порта Архангельск на Новую Землю. В настоящее время в порту Архангельск заканчивается загрузка судна очередной партией нефтепродуктов назначением на мыс Челюскин и о. Большевик (Северная Земля). В данных рейсах танкер производит рейдовую выгрузку топлива на необорудованный берег с помощью шланголиний в береговые емкости.

Танкеры «Индиго» и «Варзуга» выполнили первые рейсы в рамках северного завоза из Мурманска в Певек по контракту с ГУП ЧАО «Чукотснаб», доставив на Чукотку по Северному морскому пути свыше 27 тысяч тонн дизельного топлива. По сообщению пресс-службы Чукотского автономного округа, в текущем году в округ планируется завезти 107,2 тысячи тонн дизельного топлива и 5,6 тысячи тонн бензинов различных марок, из них 85 тысяч тонн судами Мурманского морского пароходства. «В настоящее время активная доставка жидко-

го топлива проходит в Чаунском районе. Туда завезено уже более 50% от запланированного объема. Вместе с тем все населенные пункты Провиденского района, кроме районного центра, уже полностью обеспечены на предстоящий год дизельным топливом и бензинами. Также запланированные объемы доставлены в села Усть-Белая, Канчалан Анадырского района и Конергино, Уэлькаль Иультинского района», - пояснили в пресс-службе округа.

После выгрузки в Певеке танкеры «Индиго» и «Варзуга» продолжили работу по

доставке грузов в районы Крайнего Севера. Из Обской губы «Варзуга» будет перевозить груз в район реки Анабар, а «Индиго» отправилась за очередной партией груза в Мурманск назначением на реку Анадырь.

Танкер «Хатанга» заканчивает работу в аренде и в середине августа в порту Мурманск планирует взять очередную партию дизельного топлива назначением порт Певек для ГУП ЧАО «Чукотснаб».

Ирина ЮСУПОВА.

НОВОСТИ КОМПАНИЙ

УСПЕШНАЯ МОРСКАЯ ЛОГИСТИКА - ДЕЛО ОПЫТА

Продолжается работа судов Мурманского морского пароходства в порту Сабетта в рамках долгосрочного контракта с ОАО «Ямал СПГ». Номенклатура перевозимых грузов по-прежнему включает в себя контейнеры, автотехнику, автоцистерны, аэродромные плиты, строймате-

риалы. По состоянию на конец июля в Обской губе под разгрузкой находятся теплоходы «Юрий Аршеневский», «Капитан Данилкин», «Петр Великий», «Михаил Кутузов», «Заполярье». В порт Мурманск вернулись суда «Грумант» и «Владимир Игнатьев».

Ледокол «Владимир Игнатьев» практически два месяца работал в акватории нового порта. В этот период судно выполняло несколько сложнейших задач. Первая из них - это техническая подготовка 4-го причала для постановки судов. А это прежде всего околка льда непосредственно возле причала, толщина которого по замерам ученых-гидрологов на тот момент составляла 4-6 метров. Из-за большой осадки атомные ледоколы не могли выполнить эту задачу. По словам капитана ледокола Геннадия Гольмы,

гидрологи до последнего момента не верили в успешное выполнение работ дизельным ледоколом. Однако опыт проведения подобных операций на Южном континенте, в районе американской антарктической станции Мак-Мердо, позволил доказать всем, кто сомневался, обратное. «На Мак-Мердо мы дважды работали в похожих условиях малых глубин. При околке причала в Сабетте использовали уже проверенные на собственной практике методы», - рассказал Геннадий Гольма.

Кроме того, ледокол использовался и в качестве морского буксира, оказывая помощь в постановке судов Мурманского и Северного морских пароходств к причалам как во льду, так и по чистой воде. А во время стоянки судов на рейде обеспечивал их безопасность на случай ледовой угрозы. Еще одной задачей ледокола стал мониторинг ледовой обстановки в акватории порта по просьбе гидрологов. Капитан судна наблюдал и докладывал ученым, представляет ли опасность для судов проходящий взлом припая.

В июле правительство РФ определило подрядчиков строительства порта Сабетта на Ямале, которыми стали УСК «Мост» и «Межрегионтрубопроводстрой». Заказчиком строительства является Росморречфлот. По распоряжению правительства выбранные подрядчики будут задействованы в проекте до 2019 года. УСК «Мост» обеспечит глубоководное строительство. Для этих целей 27 июля из Мурманска в Обскую губу отправились самоходный земснаряд с фрезерным рыхлителем, две саморазгружающиеся шаланды, шесть самоотвозных трюмных землесосов, десять вспомогательных судов, в том числе плавгостилица для экипажа.

Сегодня суда заходят в Сабетту только по особому разрешению с имуществом для строительства завода. Но ожидается, что уже в августе морской пункт пропуска Сабетта заработает в обычном режиме пункта пропуска - туда будут заходить суда, и там будут работать контрольные органы.

Ирина ЮСУПОВА.

АНОНС

В ноябре состоится III Мурманская международная деловая неделя

Министерство регионального развития Российской Федерации поддержало инициативу правительства Мурманской области в проведении III Мурманской международной деловой недели с 17 по 21 ноября 2014 года. По мнению Минрегиона России, проведение деловой недели будет способствовать социально-экономическому развитию нашего региона, созданию благоприятных условий ведения предпринимательской деятельности в Мурманской области, позволит привлечь инвесторов, показать им потенциал развития.

В рамках III Мурманской международной деловой недели традиционно состоится VII международная конференция «Освоение Арктики: шаг за шагом», бизнес-саммит торгово-промышленных палат «Сотрудничество в Арктике», V международная конференция «Горнодобывающая промышленность Баренцева/Евроарктического региона: взгляд в будущее».

Впервые предполагается проведение туристической площадки «Made in Arctic» («Сделано в Арктике»), включающей гастрономический фестиваль «Вкус Арктики», ток-шоу кухня-live «Арктический образ жизни как турпродукт», дискуссионные площадки по различным аспектам



создания кластера Северного дизайна, мастер-классы для мастеров прикладного искусства, а также серия семинаров о практике создания и продвижения туристических брендов, лучших гастрономических турпродуктов и маркетинга территорий.

Программа III Мурманской международной деловой недели будет насыщена выставочными проектами, состоят: X Международная специализированная выставка «SevTec 14», VII региональная выставка мастеров прикладного искусства Мурманской области «Золотые руки мастеров».

РЕГИОН

Новый терминал «Лавна»

Новый терминал «Лавна» в морском порту Мурманск 25 июля 2014 года принял первое судно, сообщает региональное управление Россельхознадзора, организовавшее контроль за продовольственными камерами и ручной кладью экипажа судна. Первым пришвартовавшимся к причалу «Лавны» стало вспомогательное судно Island Crown.

«Открытие нового терминала позволит осуществить развитие действующих портовых мощностей на западном берегу Кольского залива», - отмечается в сообщении.

Как ранее сообщал ИТАР-ТАСС, создание глубоководных морских терминалов по перевалке угля, нефтяных грузов и контейнеров предусмотрено проектом по раз-

витию Мурманского транспортного узла (входит в ФЦП «Развитие транспортной системы России» на 2010-2020 гг.). По словам и.о. губернатора региона Марины Ковтун, стоимость строительства транспортного узла оценивается в 41 миллиард рублей. Частный инвестор проекта - ООО «Морской торговый порт «Лавна» - намерен построить терминал на 18 миллионов тонн, а государство проложит к нему железную дорогу. Отмечалось, что большой интерес к проекту Мурманского транспортного узла проявляют компании, которые будут заниматься разработкой Арктического шельфа, в том числе «Роснефть», «Газпром» и «Башнефть».

Источник www.morvesti.ru





С НОСТАЛЬГИЕЙ О ПРОШЛОМ...

В журнале «Север» от 2001 года главный редактор Станислав Панкратов писал: «Если обозначить на Океане все маршруты мурманских транспортных и ледокольных судов - Океан превратится в сплошной пунктир - от Полюса и до Полюса! Да так было... И я горжусь, что довелось работать в Мурманском морском пароходстве! В канун юбилея судоходной компании хотелось вспомнить ушедших от нас и поздравить ныне живущих ветеранов.

Покидая Мурманск в середине 90-х годов, я испытывал двоякое чувство. С одной стороны, это предвкушение спокойной, без штормов и качки жизни, но с другой - преодолевали грустные размышления. За «кормой» оставался отрезок жизни длиной в 30 лет. Оказалось, что не так-то просто разрезать «пуповину», что связывала с Мурманском. А с годами ностальгия стала одолевать до щемящей боли в сердце, особенно теперь, когда в моем родном Киеве, да и в Украине, столь тревожно. Однако здесь я хочу вспомнить тех, с кем прошел славный жизненный рубеж.

Прежде всего это мои бывшие наставники по электрической службе, которые на-

чили уважать профессию и помогли стать настоящим специалистом. Это Евгений Сытов, Юрий Шувалов, Юрий Тищенко, Александр Сухотин. Первым моим судном в пароходстве был ледокол «Капитан Мелехов», где начинали карьеру будущие старшие механики и электромеханики. В электрослужбе ледокола трудились такие классные специалисты, как Вячеслав Глинских, Борис Воробьев, Василий Никитенков, Виктор Панов. В Ивано-Франковске теперь живет Борис Спиридонов, один из лучших инженеров-электромехаников в пароходстве. А начинал выпускник ЛВИМУ как электрик в отделениях гребных двигателей «Капитана Мелехова».

Дизель-электроход «Куйбышевгэс». Вот где была настоящая школа профессионального роста, мастерства, да и флотской жизни! А какие люди там работали! Старшие механики Михаил Кокаев и Евгений Верещагин, механики Саша Аршеневский, Валера Ларин и Витя Светов. Электромеханики Анатолий Бадылин, Иван Смакота и Валера Незговоров. Старшие электромеханики Николай Юркевич, Виктор Борзых, Герман Урусов, Владимир Герасимов - это настоящие «зубры» в своей профессии! Но



На снимке: 1972 год. Группа моряков дизель-электрохода «Куйбышевгэс». На рейде порта Копер, Югославия. Слева направо: электромеханик Феликс Цыганенко, начальник радиостанции Борис Лездикан, старший механик Евгений Верещагин. Фото из архива автора.

как не вспомнить и старших электриков Володю Бондаренко, Володю Шубина, Гену Южакова, Гену Тихонова и многих других. Только с их помощью мы справлялись со всеми задачами в Арктике, Канаде, в других портах разных стран и континентов.

Работать мне довелось и на судах типа «Дагестан» и так называемых «пионерах». Нельзя не вспомнить старшего механика «Юты Бондаровской» Леонарда Зозулю, механика Володю Ульянова, начальника радиостанции Володю Михайловенко, электрика Юру Волобуева, да и многих других. Пусть простят меня те, кого не упомянул. Их много, очень много: друзей и товарищей, с кем довелось работать.

В канун праздника как не поздравить Валентину Карепову, на ком много лет держится музей истории пароходства, и редактора газеты «Арктическая звезда» Ирину Юсупову. С интересом мы ждем выпуск каждого номера газеты, особенно те, кто теперь далеко от Мурманска. К сожалению, «Арктическая звезда» выхо-

дит лишь раз в месяц, а так хочется знать, чем живет сегодня пароходство.

Не один десяток лет я знаком с Валентиной Ивановной. Много сил, здоровья и энергии отдавала она музею, пополнению бесценными экспонатами как многолетний хранитель, референт и историк пароходства, Валентина Ивановна - добрейший друг моряков, советчик и помощник в нашей беспокойной флотской жизни. Посещая Мурманск, мы не забывали посетить музей, его радушную и гостеприимную хозяйку. Карепова обязательно угощала гостей чаем или кофе. И словно добрый доктор Айболит находила нужные слова для убежденных сединой, но крепких статью бывших механиков и штурманов. Валентина Ивановна справедливо считала, что основная функция музея - это сохранить память о людях, что создавали историю Мурманского пароходства и морского торгового флота страны.

Еще раз поздравляю всех с юбилеем пароходства и желаю доброго здоровья, мира, счастья и благополучия!

Феликс ЦЫГАНЕНКО,
бывший электромеханик ММП.
Киев.



На снимке: июль, 1969 год. Шпицберген. Группа моряков дизель-электрохода «Куйбышевгэс» после экскурсии на шахту «Пирамида». Справа, под горой, судно под погрузкой угля. Фото из архива автора.



ИНТЕРЕСНЫЙ ФАКТ

В Архангельске появится памятник, посвященный 400-летию лоцманской службы в России

В ноябре 1613 года царским указом было разрешено проводить к единственному в то время в государстве архангельскому порту торговые иностранные суда. С этой даты начинается летопись лоцманской службы России.

В героические страницы российской истории вписано и имя поморского кормщика Ивана Седунова (Рябова), который в июне 1701 года преградил путь в Архангельск шведской эскадре.

21 ноября 2013 года, в честь 400-летия образования лоцманской службы в России, был установлен закладной камень. Камень освятил настоятель Никольской церкви г. Архангельска в присутствии действующих и бывших лоцманов, а также представителей древних лоцманских династий из поселений Пустошь и Патракеевка.

- Памятный знак «400-летию лоцманской службы России» будет установлен вблизи закладного камня. Место согласуется с мэрией города. Уже разработан проект, работы по строительству и установке начнутся, как только будет получено разрешение от мэрии. Надеемся, что знак поставят уже в этом году, - сообщил Александр Плугов, начальник лоцманской службы ФГУП «Росморпорт».

Закладной камень находится в историческом центре Архангельска - на пересечении набережной Северной Двины и улицы Воскресенской. Ответственным за строительство является Росморпорт, сообщает пресс-служба туристско-информационного центра.

Источник www.news29.ru

Юные северяне отправились на отдых в Крым новым авиарейсом

Юные северяне отправились на летний отдых новым рейсом авиакомпании «Нордавиа». Новый рейс 5N 151/152 Мурманск - Нижний Новгород - Краснодар будет выполняться с 16 июня по 11 сентября по средам, обратный полет - по четвергам. По мнению аналитиков авиакомпании «Нордавиа», новый рейс - часть стратегической программы авиа-

компаний по расширению сети региональных маршрутов.

«Радует, что появляются новые рейсы из Мурманска, в этом году уже появился новый рейс в Калининград. Мурманским аэропортом проделана большая работа, в первую очередь в улучшении качества обслуживания пассажиров, и это привлекает авиакомпании к работе с ним», - отметил министр транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области Дмитрий Соснин.

Заместитель министра образования и науки Екатерина Панькова рассказала, что этим рейсом летят 48 детей из семей, находящихся в трудной жизненной ситуации, из пяти муниципалитетов - Мурманска, Кировска, Мончегорска, Оленегорска и Кольского района. Из Краснодара дети полетят в Крым, на отдых в оздоровительный лагерь «Атлантус» в Севастополе. Оплата путевок и проезда детей к месту отдыха и обратно осуществляется за счет бюджетных средств. В пути дети будут обеспечены полноценным горячим питанием.





Поздравляем вас, коллеги!

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

Ряко Александр Петрович - четвертый механик танкера «Хатанга»;
Флимин Николай Анатольевич - старший механик теплохода «Петр Великий»;
Чаленко Владимир Дмитриевич - главный механик теплохода «Юрий Аршеневский»;
Козак Петр Иванович - матрос 1-го класса танкера «Котлас»;
Иванов Петр Петрович - токарь-кладовщик-моторист 1-го класса теплохода «Капитан Свиридов»;
Гребенюк Владимир Витальевич - старший помощник капитана танкера «Индиго»;

Гончаров Олег Николаевич - донкерман-моторист танкера «Индиго»;
Лазаревич Андрей Леонидович - капитан теплохода «Павел Вавилов»;
Шагимов Дмитрий Маратович - главный механик ледокола «Владимир Игнатьев»;
Колосков Михаил Викторович - старший помощник капитана теплохода «Заполярье»;
Станько Александр Владимирович - электромонтер третьего разряда гостиницы «Морьяк»;

Ушаков Александр Александрович - четвертый механик теплохода «Юрий Аршеневский»;

Губанова Юлия Валерьевна - повар 2-й категории - буфетчик танкера «Котлас».

Вам, родившимся в июле 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

Аниско Бориса Федоровича - ветерана труда, участника Великой Отечественной войны, почетного работника морского флота, председателя комитета плавсостава, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 42 года.

Анкудинова Владимира Ивановича - старшего механика плавсостава, проживающего в г. Архангельске. Стаж его работы в пароходстве - 36 лет.

Устинову Елену Павловну - ветерана труда, участницу трудового фронта, горничную ДМО «Морьяк», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 21 год.

Фомина Михаила Ивановича - электрика плавсостава, проживающего в г. Архангельске. Стаж его работы в пароходстве - 30 лет.

С 80-летием

Гевко Ивана Мелентьевича - ветерана пароходства, почетного полярника, моториста плавсостава, проживающего в Бел-

городской области. Стаж его работы в пароходстве - 34 года.

Медецкого Ивана Илларионовича - ветерана труда, почетного полярника, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 45 лет.

Мизинова Сергея Федоровича - ветерана труда, 1-го помощника капитана, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 36 лет.

Михайличенко Владимира Владимировича - почетного полярника, почетного работника морского флота, капитана, награжденного орденом «Знак Почета», проживающего в г. Москве. Стаж его работы в пароходстве - 17 лет.

Сутормину Светлану Федоровну - ветерана труда, заведующую детским садом, проживающую в г. Воронеже. Стаж ее работы в пароходстве - 21 год.

С 75-летием

Варникова Александра Васильевича - ветерана труда, слесаря базы технического обслуживания флота, проживающе-

го в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 32 года.

Головину Маргариту Алексеевну - ветерана труда, музыкального руководителя детского сада, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 27 лет.

Евстафьеву Инну Георгиевну - ветерана труда, супервайзера службы «Трансфлот», проживающую в Мурманской области. Стаж ее работы в пароходстве - 27 лет.

Заец Петра Ивановича - почетного работника морского флота, электромеханика плавсостава, проживающего в г. Кисловодске. Стаж его работы в пароходстве - 48 лет.

Захарову Александру Петровичу - ветерана труда, стрелка военизированной охраны. Стаж ее работы в пароходстве - 24 года

Крюкова Анатолия Сергеевича - ветерана труда, матроса 2-го класса плавсостава, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 31 год.

Махницкого Валентина Евстафьевича - ветерана труда, почетного полярника, капитана, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 45 лет.

Мосура Александра Федоровича - почетного полярника, боцмана плавсостава, проживающего в г. Архангельске. Стаж его работы в пароходстве - 29 лет.

Свист Марию Федоровну - ветерана труда, почетного полярника, пекаря плавсостава, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 23 года.

С 70-летием

Давыдова Виктора Васильевича - второго помощника капитана плавсостава, проживающего в Смоленской области. Стаж его работы в пароходстве - 6 лет.

Иванова Александра Васильевича - ветерана труда, электрика плавсостава, проживающего в г. Реутове Московской области. Стаж его работы в пароходстве - 31 год.

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



Что значит «бить склянки»?

В старину время в море учитывалось по песочным часам - специальным стеклянным прибором, состоящим из двух конусов, соединенных небольшим каналом. Количество песка и диаметр канала рассчитывались так, чтобы время, требующееся на полную пересыпку песка из одного конуса

в другой, равнялось одной минуте и полчасу (или больше, вплоть до одного часа, в зависимости от назначения). Прибор назывался «склянка».

Юнга становился на вахту к таким часам и всякий раз, когда проходило полчаса, переворачивал склянку, ударял в судовую колокол, бежал на палубу и громко кричал: «Один час прошел, в два поворота и больше пройдет, если будет Господня воля. Помолится Богу дадим нам хороший поход и Ей, Матери Божией, Защитнице нашей, уберечь нас от откачивания воды помпами и других несчастий. Впереди - Агой». Вахта на носу повторяла

то, что он сказал, и приказывала ему прочесть «Отче наш». Выражения «бить склянки», «восемь бить» употребляются на судах и поныне.

Как мы видели, учет времени производился с помощью песочных часов и каждому повороту получасовой склянки соответствовал один удар в колокол; таким образом, первый полный час - два удара; четыре часа, то есть продолжительность вахты, - восемь ударов, или восемь склянок. Последняя дневная вахта с четырех до восьми вечера делится на две двухчасовые полувахты, называемые собачьими, или просто собаками. Такое деление вводится для того, чтобы, неся службу четыре часа и спускаясь вниз на четыре часа, люди могли чередоваться и не нести службу в одни и те же часы. Таким образом, отбивая склянки после четырех дня, следуют общему правилу первые два часа, кончая их четырьмя ударами, затем опять начинают с одного удара, приходящегося на 18.30, но кончают вахту в восемь вечера восемью склянками. Введено это было в английском флоте также и потому, что начало одного бунта



было назначено в «пять склянок», а своевременное изменение счета ударов парализовало сигнал общего восстания. И бунт был предотвращен.

Источник www.randewy.ru



ВОКРУГ ЕВРАЗИИ НА ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРОХОДЕ «БАЙКАЛ»

Случай в Сингапуре

Недавно, разбирая свои старые бумаги, я наткнулся на толстую тетрадь в черном переплете, в которой велся учет ходового и стояночного времени дизель-электрохода «Ангара», а затем и дизель-электрохода «Байкал» вторым помощником капитана Михаилом Челышевым. С его уходом в отпуск в марте 1958 года тетрадь продолжил вести уже я. На меня нахлынули воспоминания того времени.

Ветераны наверняка помнят арктическую навигацию 1957 года, когда в Арктике зазимовали не только транспортные суда, но и ледоколы. Тогда 1 августа 1957 года на дизель-электроходе «Байкал» мы вышли из Мурманска в Архангельск под погрузку на Арктику.

Успешно выполнив рейс на Землю Франца-Иосифа, дизель-электроход «Байкал» 11 сентября вышел из Архангельска с грузом на порты Диксон, Тикси и Певек. О том труднейшем рейсе я уже рассказывал на страницах нашей газеты («Арктическая звезда» № 64 от 16.08.1985 г.). Напомню, что тогда дизель-электроход «Байкал», в условиях полярной ночи и пурги, в устье реки Лены освободил из ледового плена и поочередно перевел в Тикси караван из четырех лихтеров и двух буксиров. Затем в тяжелейших ледовых условиях не только сам пробился к проливу Дмитрия Лаптева, где ледовая обстановка была более благоприятной, но и поочередно на коротком буксире вывел туда теплоходы «Волга», «Кировград» и пароход «Дежнев» и тем самым спас их от неминуемой зимовки. Далее после выгрузки оставшегося груза в портах Певек и Корсаков (на Сахалине) мы прибыли в порт Владивосток 18 ноября 1957 года.

Во Владивостоке встал вопрос, что делать с дизель-электроходом «Байкал»? Дальневосточники настаивали на

том, чтобы оставить судно на востоке до следующей арктической навигации. Пока шли споры, мы выполнили рейс Владивосток - Китай - Корсаков и после выгрузки в Корсакове вернулись во Владивосток 3 января 1958 года. Спор о нашей участи неожиданно решился с помощью парохода «Дежнев». Переход его в Мурманск южным путем стоил слишком дорого, поэтому было принято решение вести его на буксире у дизель-электрохода «Байкал», который имел буксирную лебедку и все необходимое для буксировки. Заход в Сингапур нам никак не светил, но все равно, принятому решению мы были несказанно рады. Итак, домой!!!

НЕ БЫЛО БЫ СЧАСТЬЯ, ДА НЕСЧАСТЬЕ ПОМОГЛО

8 января 1858 года на рейде порта Владивосток мы взяли пароход «Дежнев» на буксир и последовали в порты Китая под погрузку. 24 января, закончив погрузку, на рейде порта Циндао мы приняли буксир с парохода «Дежнев» и последовали по назначению.

Все шло хорошо, но в Южно-Китайском море рано утром 1 февраля лопнул буксир. При подаче нового буксира «Дежнев» навалил форштевнем на нашу корму, разбив себе полубак и получив пробоину корпуса. Однако ничего серьезного не произошло: пробоина оказалась незначительной, много выше ватерлинии, а из экипажа на полубаке пострадал только старпом Лев Морозов, который получил перелом ноги и которого мы поместили в лазарет «Байкала». Воистину справедлива пословица: «Не было бы счастья, да несчастье помогло». Мы получили заход в Сингапур для необходимого ремонта и подготовки парохода «Дежнев» к переходу через океан, но все своими силами и средствами.

ОПАСНЫЕ «ПРИШЕЛЬЦЫ»

Итак, 5 февраля утром мы отдали якоря на внутреннем рейде п. Сингапур.

Не успели стать на якорь, как на палубе в районе 3-го и 4-го трюмов появились торговцы, 10-15 человек, которые поднялись на борт с помощью канатов с крючками. Они расстелили свои коврики с товарами и были готовы к торговле. И вдруг на палубе и надстройке судна появилось множество насекомых, похожих на наших ос, но крупнее их раза в два. Торговцев с палубы сразу же как ветром сдуло. Наш помполит Иван Андреевич Шлячков заявил: «Это провокация! Я видел, как самолет над нами пролетел». «Пришельцы» же продолжали располагаться по всему судну, и мы оказались как бы в осадном положении.

Дело в том, что дизель-электроход «Байкал» проектировался как судно арктического плавания, и считалось, что кондиционеры на нем не нужны. И вот нам пришлось сидеть в надстройке с задраенными иллюминаторами при температуре воздуха +30 градусов снаружи.

Прибывшему на борт агенту мы показали банку с «осами», которых удалось поймать. «Very danger! Very danger!» - пробормотал агент. Быстро оформил документы и убыл с судна. В том, что это действительно опасно, мы убедились, когда после обеда наблюдали из кают-компаний, как кот - любимец буфетчицы решил поиграть с «осами» на главной палубе. «Осы» неожиданно бросились на кота, облепили его, а кот рванулся и через фальшборт прыгнул за борт судна, где в воде перевернулся кверху лапами и поплыл по течению.

На следующий день боцман и судовой врач Халфин Айзик Ильич, облачившись в противогазы (как тогда мы их называли) костюмы с противогазами, водой из шлангов попытались смыть «пришельцев» за борт, но потерпели фиаско. Вместо того чтобы мокрые осы по желобам ватервейсов смывались за борт, рой поднялся в воздух и снова облепил всю надстройку, палубы и трюма.

На 3-й день осады мы обнаружили, что количество «ос» на открытых палубах, крышках трюмов и надстройке резко уменьшилось. Скоро стала ясна и причина: рой обнаружили на правом, не отданном, якоре. Постепенно «ос» на судне становилось все меньше и меньше, а шар на якоре все увеличивался.

СТАЛ ЧУЖИМ ДЯДЕЙ

9 февраля мы закончили подготовку парохода «Дежнев» к переходу, взяли его на буксир и последовали по назначению. Погода благоприятствовала плаванию. 1 марта в районе п. Суэц отдали буксир. Далее пароход «Дежнев» последовал самостоятельно в Югославию,



а мы взяли курс на Новороссийск, куда пришли 7 марта.

В Новороссийске нас встречали родные и близкие. Приехала и моя жена с полугодовалой дочерью. Было холодно, и пограничники разрешили детям подняться на борт судна во время работы комиссии. Четвертых помощников капитана в 1957 году на судах сократили, поэтому оформлением документов пришлось заниматься мне. Пока я был занят, присмотреть за моей дочерью я попросил электромеханика Евгения Сытова. И вот, после окончания работы комиссии, я вместо папы для дочери оказался чужим дядей. К папе же моя Светлана рвалась в каюту Евгения Сытова, и так продолжалось почти до отхода судна. Такова вот одна из граней нашей морской профессии!

ЖИВО В ПАМЯТИ

В Новороссийске Челышев ушел в отпуск, а я принял дела 2-го помощника капитана.

13 марта мы вышли из Новороссийска в Констанцу под бункеровку, а затем последовали в Сирию (п. Патакия) под погрузку хлопка на Ригу. После выгрузки хлопка в Риге 13 апреля мы в балласте вышли в Мурманск, куда и пришли 21 апреля 1958 года, замкнув, таким образом, кольцо вокруг Евразии.

В заключение хочется назвать моряков - участников того знаменательного рейса дизель-электрохода «Байкал» поименно, хотя бы тех, имена которых сохранились еще в моей памяти. Это Качарава А. - капитан, Белов И. - главный механик, Шлячков И. - 1-й помощник капитана, Свепарский Г. - радист, Халфин А. - врач, Смирнов В. - старпом, Челышев М. - 2-й помощник капитана, Лукин М. и Баданин Г. - механики, Сытов Е. и Ландграф В. - электромеханики, Шулин, Половинин, Горбовский - матросы и др.

Большинства из них, к сожалению, сегодня уже нет с нами. Однако я очень надеюсь, что многие бывшие члены экипажа дизель-электрохода «Байкал» еще живут и здравствуют. Пусть же они вспомнят порою трудные, но в то же время прекрасные годы нашей морской юности, нашей молодости!

Руслан ЕГОРОВ,
капитан дальнего плавания.





ПО АРКТИКЕ НА «СИБИРИ»

Публикуем продолжение статьи Василия Белоусова, члена совета Ассоциации полярников Мурманской области, размещенной в прошлом выпуске «Арктической звезды» (№6 от 30 июня 2014 г.).

От редакции.

«В АРКТИКЕ ПРЯМЫХ ДОРОГ НЕ СУЩЕСТВУЕТ»

Как-то, увидев на штурманской карте извилистые отметки пройденного нашим караваном пути, я спросил у капитана «Сибири» Владимира Кочеткова, почему идем не по прямой, а зигзагами. Владимир Константинович улыбнулся моей наивности и серьезно ответил:

- В Арктике прямых дорог не существует. Это в Атлантике судоводитель обязан строго придерживаться проложенной трассы, чтобы обеспечить безопасное судоходство. Здесь же он обязан искать более благоприятную дорогу. Вот мы вчера прошли легко восточное побережье Северной Земли, а сейчас там уже непроходимые льды. Опоздай мы на день, стояли бы там прочно!

Найти наиболее подходящий маршрут экипажу атомохода помогают не только находящиеся на борту специалисты научных организаций, а и далекие от нас штабы морских операций, расположенные на Диксоне и в Певеке. В их распоряжении - мощные средства связи, в том числе спутниковой, и самолеты ледовой разведки. С их помощью на борт атомохода регулярно передается информация о состоянии ледовой обстановки по пути следования каравана.

Детальную ледовую разведку впереди по курсу до 30 километров осуществляют судовой гидролог Руслан Борисов и экипаж вертолета под руководством опытного летчика Виталия Холодняка, налетавшего уже более 11 тысяч часов.

- Сверху видно, какой впереди лед, как льдины натыкаются друг на друга, - рассказывал он мне. - Определить силу сжатия - задача гидролога.

Именно он может подсказать, как обойти большие торосистые поля. Не ломиться же, не рисковать транспортом. Лучше обойти это поле. Ведь не всякая прямая короче кривой. Иное дело, когда негде обойти - везде слишком тяжелый лед. Тут уж работаем прямо.

Как-то спутник обнаружил на нашем пути большую полыньню, но на стыке ее с относительно легким ледовым полем - перемычка. Льды - до 10 баллов. Уже не свернешь. «Капитана Мышевского» пришлось вести через них на буксире. Вот тут-то и приходилось судовой команде «Сибири» показывать все свое профессиональное мастерство. В первую очередь - судоводителям и тем, кто обслуживал ядерную энергетическую установку ато-

мохода. Справлялись они с работой, по отзыву начальника экспедиции Бронислава Майнагашева, превосходно.

Есть такие люди, от первой встречи с которыми такое впечатление, будто знаешь их хорошо и давно. Такое чувство испытал я при встрече с молодым третьим механиком «Сибири» Владимиром Игумновым, в каюту которого поселили меня на время этого рейса. Володя - коренной ленинградец. Женат. У него, как и у меня, двое детей. В силу специфики профессии оба мы редко бываем дома, а потому семейные проблемы частенько приходится решать нашим женам. Возможно, и это способствовало тому, что мы как-то сразу нашли общий язык, с удовольствием вместе проводили редкие часы отдыха. Игумнов стал для меня своеобразным консультантом. Благодаря ему мне удавалось в передаваемых в ТАСС материалах о ходе рейса избежать технических неточностей, делать информацию понятной для любого читателя.

Добрые отношения сложились также с капитаном «Сибири» Владимиром Кочетковым, его дублером Владимиром Красовским, главным инженером-механиком Александром Следзюком, старшим вахтенным электромехаником Виктором Борzych, командиром вертолета Виталием Холодняком, радистами Николаем Добряковым и Юрием Коршуновым. Все они - профессионалы высшего класса, настоящие мастера своего дела. Общение с ними доставляло мне удовольствие.

Не могу не отметить добросовестную работу особой команды «Сибири» - поваров, пекарей, дневальных, камбузников и их непосредственного руководителя - начпроды Игоря Малышева. Питание на ледоколе было не только отличного качества, но и разнообразным.

- Отправляясь в рейс, мы запаслись картофелем, луком, рыбой пяти сортов, в том числе свежей, мороженой, вяленой и копченой, капустой, говядиной, чесноком, свининой, бараниной, тушенкой, помидорами и свежими огурцами, апельсинами, яблоками, - рассказал мне начпрод. - Есть колбаса и варенье, лимоны, яйца, морковь: На год хватит! Хотя плавание и рассчитано на два-три месяца. Но ведь не на прогулку по озеру идем - в Арктике всякое может случиться.

Сохранить все это богатство в морских условиях не так-то просто. Не прошло и месяца, как в сыром помещении трюма начал портиться лук. Надо было срочно перебрать его. За помощью начпрод обратился к участникам экспедиции - ученым и журналистам. Откликнулись на призыв шестеро, в том числе автор



этих строк. За три часа мы перебрали 22 мешка лука, изрядно при этом промерзнув.

Растроганный начпрод в знак благодарности уговорил руководителя экспедиции выдать нам под отчет по четыре бутылки чешского пива. У соседа по каюте Владимира Игумнова к тому времени подошел день рождения. Пивком мы и отметили с ним это событие.

В команде начпроды в основном люди молодые, но опытные в своем деле - пекарь Татьяна Тодорова, повара Наталья Морозова, Владимир Чапковский и Алексей Александровский. С ними в рейс на преддипломную практику пошли студенты одного из мурманских ГПТУ Алексей Мелехин и Андрей Дмитриев.

Запомнилась всегда доброжелательная и улыбающаяся камбузница Лидия Верхоглядова. Кормили они экипаж и участников экспедиции лучше, чем в иных ресторанах.

А запас продовольствия пригодился экипажу. Уже на обратном пути, когда мы были в сутках пути до Мурманска, «Сибирь» срочно потребовалась на трассе Севморпути, где прочно застрял большой караван транспортных судов. Нас пересадили на следовавший в порт дизель-электрический ледокол «Капитан Николаев». Атомоход вернулся на трассу, где и проработал до глубокой осени.

Из Мурманска «Сибирь» ушла 27 мая 1978 года. Через 17 дней теплоход «Капитан Мышевский» был выведен на чистую воду Берингова пролива. До конечной точки пути - Магадана - транспорт пошел в одиночном плавании.

Перед тем как расстаться, атомоход и транспорт встали бок о бок в припайном льду. Члены экипажей обоих судов и участники экспедиции собрались на вертолетной площадке «Сибири» - на митинг по случаю окончания первого в истории арктического мореплавания ран-

него высокоширотного рейса транспортного судна под проводкой атомного ледокола.

- Важность этого рейса трудно переоценить, - сказал, выступая на митинге, руководитель экспедиции, заместитель начальника Администрации Северного морского пути Бронислав Майнагашев. - И не только потому, что нами доказана возможность осуществления ранней навигации в высоких широтах Арктики. Этим походом мы еще раз подтвердили надежность навигационно-гидрографического обеспечения судов, плавающих на главной национальной магистрали страны. Отныне она становится постоянно действующей. А это поистине замечательное достижение.

Трудным был путь каравана через пять арктических морей. Десятибалльные льды, огромные торосы, туманы. Да чего только не повидали за эти семнадцать дней участники рейса! К чести моряков, они выдержали все испытания на «отлично». С самой лучшей стороны проявили себя и те, кто обеспечивал навигационно-гидрографическую безопасность плавания.

- Работа не была бы столь успешной, если бы на борту не было столь представительной науки, - сказал капитан «Сибири» Владимир Кочетков, обращаясь к экипажу теплохода. - Конечно, мы вздохнули облегченно, но и испытываем чувство сожаления. Свыклись с вами, расставаться грустно.

Раздаются прощальные гудки, и суда расходятся. «Капитан Мышевский» с шестью тысячами тонн груза для строек Магадана берет курс на юг. «Сибирь» идет снова в высокие широты. Впереди у нас - встречи с полярниками станции «Северный полюс-24».

Василий БЕЛОУСОВ,
член совета Ассоциации
полярников Мурманской области.
Фото из архива редакции.



НАШ ФЛОТСКИЙ ПРАЗДНИК

Накануне профессионального праздника - Дня работников морского и речного флота в Мурманском морском пароходстве чествовали заслуженных работников.

На мероприятии собрались работники плавсостава и береговых подразделений, которым генеральный директор компании Александр Медведь традиционно вручил награды.

В этом году нагрудным знаком «За безаварийную работу на морском транспорте» II, III, IV и V степеней удостоены 7 капитанов.

6 старших механиков получили нагрудный знак «За безаварийную работу на морском транспорте». Также наши работники были отмечены благодарственными письмами и.о. губернатора Мурманской области Марины Ковтун, главы муниципального образования г. Мурманск Алексея Велле-

ра, Мурманской областной думы. Кроме того награжденные удостоились почетных грамот пароходства и благодарственных писем от генерального директора компании, звания «Ветеран труда ММП». На торжественной линейке чествовали и молодых специалистов, отметив ценными подарками победителей конкурса «Лучший в профессии молодой специалист».

Фотоколлаж Д. ВИЛЬЦЕНА.

