



Они были первыми

75 лет назад (1940) ледокол «И. Сталин» под командованием капитана М.П. Белоусова, совершив беспримерный переход в высокие широты Арктики, вывел из льдов ледокольный пароход «Георгий Седов». Так закончился 812-дневный дрейф «Г. Седова» в Центральном полярном бассейне.

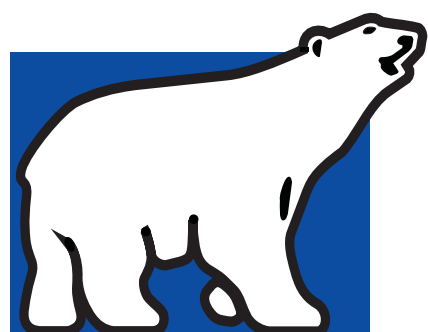
→ Стр. 6

Подвиг сквозь десятилетия

31 января 2015 года исполняется пятнадцать лет подвигу экипажа майора Андрея Завитухина - подвигу, вернувшемуся через десятилетия, пришедшему к нам сквозь века.



→ Стр. 7



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 1
(7677)

29 января
2015



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

«Среди нас нет равнодушных к своему делу»



В управлении трудовыми ресурсами пароходства подведены итоги. О некоторых вопросах, которые решались в 2014 году, мы поговорили с его начальником - Светланой Шевелевой.

→ Стр. 3

Награда - заслуга всей команды



В январе на диспетчерском совещании в ОАО «ММП» представители Министерства обороны вручили капитану Евгению Григоренко Почетную грамоту. Этой награды капитан и экипаж теплохода «Иван Папанин» удостоились за высокий профессионализм при выполнении доставки грузов на остров Котельный в 2014 году.

→ Стр. 3

В МУРМАНСКЕ СОСТОЯЛАСЬ ЦЕРЕМОНИЯ ОТКРЫТИЯ ОБНОВЛЕННОГО ПИРСА

16 января Мурманск посетила делегация федеральных чиновников. В ее составе в Заполярье прибыли заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский и руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Давыденко. Целью визита стало открытие пирса дальних линий и берегоукрепления пассажирского района порта Мурманск.

Реализация мероприятий по развитию пассажирской инфраструктуры морского транспорта ведется в рамках проекта «Арктическая гавань», который приурочен к 100-летию Мурманска и осуществляется на базе морского вокзала. Его итогом должно стать создание современного международного порта на самом высоком уровне с пассажирским терминалом.



В. Олерский и М. Ковтун



Мурманская область представляет огромный интерес для туристов всего мира прежде всего по причине того, что Мурманск - самый крупный город мира, расположенный за полярным кругом, а морской порт Мурманск - единственный незамерзающий арктический порт России. Проект поможет значительно приукрасить вид города Мурманска - ворот в Арктику со стороны моря, а также решить существующую проблему по приему больших круизных судов и обеспечит гостей и жителей города местом отдыха и проведения торжеств.

Подробнее об этом читайте на стр. 2.

Наш хронограф



11 февраля - 85 лет назад (1930) родился известный капитан Мурманского морского пароходства Руслан Борисович Игрицкий. С 1952 года трудился штурманом в Мурманском пароходстве, с 1961 г. - капитаном крупнотоннажных судов, работая на флоте по сегодняшний день, является старейшим капитаном морского флота в нашей стране.

В МУРМАНСКЕ СОСТОЯЛАСЬ ЦЕРЕМОНИЯ ОТКРЫТИЯ ОБНОВЛЕННОГО ПИРСА

(Начало на стр. 1.)

Здание морского вокзала, пирс дальних линий и прилегающая территория находятся в федеральной собственности. Заказчиком всех работ выступает ФГУП «Росморпорт», главный распорядитель всей этой собственности. Работы велись с 2012 года, объем затраченных средств - около 747 миллионов рублей, они были выделены Министерством транспорта РФ в рамках подготовки к празднованию 100-летия города Мурманска. Следующий этап создания в Мурманске «Арктической гавани» - реконструкция морского вокзала. Сейчас идет работа над проектной документацией. Морской фасад Мурманска будет не только отремонтирован, здесь планируется устройство международного пассажирского пункта пропуска через госграницу.

Обновленный пирс стал длиннее более чем на 50 метров. После реконструкции его длина составляет 206 м, а ширина - 19,6 м. На эту площадь уложено 3200 кв. метров тротуарной плитки. Модернизировали и берегоукрепление пассажирского района порта. В результате дноуглубительных работ отметка дна у южного причала достигла минус 9,77 м. Проведенная реконструкция причала позволит принимать в порту Мурманск современные круизные пассажирские суда с осадкой до 6 м.



На торжественном открытии пирса после разрезания красной ленточки губернатор области Марина Ковтун сказала следующее:

- Сегодня у нас радостное событие - завершился первый этап проекта «Арктическая гавань». Наш город - морской, он достоин прекрасного обрамления. Ворота в Арктику должны быть красивыми и комфортными для пассажиров-туристов. Чтобы все соответствовало словам нашей с

вами любимой песни: «Коль не видел ты Мурманска с моря, то не знаешь, как город красив!». Все суда, которые зайдут в порт Мурманск, а их будет как можно больше - и российских, и иностранных, вместе с туристами увидят всю красоту нашего города, который с каждым годом должен становиться все краше. Ну а одной из таких финишных точек, когда мы увидим результаты нашей работы, будет празднование 100-летия Мурманска в 2016 году.

- С праздником вас! Пусть это будет первым шагом на пути к большому событию, - произнес в своей речи руководитель Росморречфлота Александр Давыденко.

На мероприятии присутствовал генеральный директор Мурманского морского пароходства Александр Медведев. ММП, имея в своем распоряжении различную морскую технику, принимало самое непосредственное участие в реконструкции пирса как один из подрядчиков. В октябре 2013 года плавкран СПК-14/16 в рамках проекта осуществлял работы по доставке инертных грузов и обратной засыпке сеяного песка в зашпунтованное пространство пирса дальних линий.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото автора.



А. Давыденко, А. Медведев, М. Ковтун

ИНТЕРВЬЮ

В. Пархоменко:

«УВЕРЕННОСТЬ В ЗАВТРАШНЕМ ДНЕ У НАС ЕСТЬ»

Редакция «Арктической звезды» встретила с руководителем ФГУП «Росморпорт» Владимиром Пархоменко, чтобы подвести итоги 2014 года и поговорить о планах организации на ближайшее будущее.

- Владимир Иванович, с какими итогами ваша организация завершила 2014 год? Как вы можете оценить исполнение финансовых, административных и производственных планов?

- Как и для всех компаний и предприятий в России, порта Мурманск в целом, так и для Мурманского филиала ФГУП «Росморпорт» в частности, 2014 год был непростым. Количество судозаходов в Мурманский морской порт в ушедшем

году снизилось ориентировочно на 7%, грузооборот уменьшился почти на 45%. Но, несмотря на это, многое удалось сделать. Намеченные значения финансовых показателей в целом были достигнуты.

Основным направлением деятельности филиала в ушедшем году, безусловно, стало развитие портовой инфраструктуры. Как вы знаете, была завершена реконструкция пирса дальних линий и берегоукрепление пассажирского района морского порта Мурманск, в Кандалакше ведется строительство Системы управления движением судов (СУДС) Кандалакшского залива, проводится реконструкция 2-го грузового района Мурманского морского торгового порта.

Но, развивая портовую инфраструктуру, нельзя забывать про безопасность

мореплавания. Мурманский филиал уделяет этому направлению особое внимание. Так, за 2014 год было совершено 10 013 лоцманских операций в морском порту Мурманск и 356 лоцманских операций в морском порту Кандалакша. Количество проводок судов операторами системы управления судов Кольского залива за 2014 год составило 80 228.

Что касается флота, находящегося на балансе Мурманского филиала, то в ушедшем году ледокол «Капитан Драницын» совершил проводку судна снабжения в Антарктиду к станции «General Belgrano 2», был произведен ремонт лоцманских катеров для своевременного обеспечения заходящих в порт Мурманск судов услугами лоцманов.

- Каким образом обеспечивается безопасность мореплавания в акватории Мурманского и Кандалакшского портов и на подходах к ним? Какие задачи стоят перед Росморпортом в 2015 году?

- В морском порту Мурманск ежедневно в круглосуточном непрерывном режиме продолжает работать Система управления движением судов (СУДС) Кольского залива. В центр управления СУДС, расположенный на Абрам-мысе, поступает информация от трех автоматизированных радиотехнических постов (АРТП), расположенных на мысах Мишуково, Крестовый и Сеть-Наволоч.

(Окончание на стр. 4-5.)

Светлана Шевелева, начальник УТР:

«СРЕДИ НАС НЕТ РАВНОДУШНЫХ К СВОЕМУ ДЕЛУ»

В управлении трудовыми ресурсами пароходства подведены итоги. О некоторых вопросах, которые решались в 2014 году, мы поговорили с его начальником - Светланой Шевелевой.

- Светлана Викторовна, каким был прошлый год? Как справлялись со всеми поставленными задачами?

- По сравнению с 2013 годом активность работы флота значительно возросла, все наши суда были задействованы круглый год.

В 2014 году флот компании осваивал новые направления работы в Арктике. Перед экипажами ставились задачи, для успешного выполнения которых были увеличены штатные расписания судов, занятых на самовыгрузках.

Перед нами встала проблема нехватки морских специалистов. Весь год велась напряженная работа по поиску и отбору квалифицированных кадров для комплектования экипажей. Но, с другой стороны, у моряков появилась возможность карьерного роста: за этот год заняли должность капитана пять старших помощников, стармехами стали четверо вторых механиков.

Хочу отметить, что в нашу компанию возвращаются моряки, которые в свое время по разным причинам увольнялись. Безусловным преимуществом пароходства перед крьюингами остается предоставление всех гарантий и льгот, предусмотренных трудовым законодательством.

- Молодые моряки идут работать в компанию?

- Для молодых моряков работа в ММП - это настоящая школа профессионального мастерства, база для всей последующей трудовой деятельности и, что очень важно, возможность карьерного роста.

Проблемой всех судоходных компаний остается «старение» плавсостава, падение престижа морских профессий, нежелание молодых людей связывать свою судьбу с трудностями морской жизни. Работе по привлечению молодых специалистов - выпускников высших и средних морских учебных заведений пароходство уделяет особое внимание.

На протяжении многих лет ММП сотрудничает с высшими учебными заведениями морской отрасли. В прошлом году прошли практику 48 курсантов. По окончании вуза трудоустроены шесть выпускников, проходивших плавательную практику в компании. Пристальное внимание уделяется адаптации «новобранцев» к новым непростым морским условиям, сохранению интереса к выбранной специальности.

По результатам проведенного традиционного конкурса «Лучший в профессии молодой специалист» ко Дню работников морского и речного флота были определены пять победителей в разных номинациях, с вручением соответствующих дипломов победителей и выплатой денежного вознаграждения.

Большой вклад в обучение и подготовку действующих и начинающих моряков, как ММП, так и других организаций морской отрасли региона, вносит Центр по подготовке и переподготовке кадров. За прошедший год в ЦПиПК было выдано около 7000 свидетельств по 36 видам подготовки. На базе Центра в целях привлечения в компанию молодых специалистов рядовых должностей в октябре был организован конкурс «Лучший матрос» с привлечением учебных заведений и центров г. Мурманска. Прият-



но, что победителем конкурса стал сын старшего механика компании Лебединский Алексей, который проходил учебную практику на т/х «Клавдия Еланская». Этот результат подтверждает продолжающуюся преемственность поколений и высокий уровень наставничества, сохраняющийся на судах.

- Ваша служба готовит ходатайства к награждению сотрудников. Какое количество наград было получено в прошлом году?

- В прошедшем году в рамках подготовки к празднованию юбилея компании была проделана большая работа по представлению работников к награждению ведомственными и региональными наградами. За вклад в развитие морского транспорта России ведомственные награды были вручены 26 работникам, в том числе двенадцать капитанов и старших механиков удостоены знака «За безаварийную работу на морском транспорте». К региональным наградам представлены 59 сотрудников.

Несомненным нашим успехом стала победа в городском смотре-конкурсе на лучшую организацию военного учета и бронирования граждан, пребывающих в запасе.

- Наверное, не все в работе УТР было гладко, приходилось сталкиваться и с трудностями?

- Трудности в нашей работе были и будут всегда. Справляемся с ними благодаря тому, что мы и моряки - одна команда, решающая общие задачи. Огромная благодарность от всех работников управления трудовыми ресурсами нашим морякам за помощь, готовность пойти навстречу иногда в ущерб личным интересам, терпение и понимание.

Факт остается фактом - в нашей компании работают те, кто готов бороться за идею и доброе имя своего пароходства, кто не предаст, не бросит на полпути. Настрой наших моряков и береговых работников удивляет, восхищает, и, конечно, у нас сомнений нет - Мурманское морское пароходство преодолеет любые сложности и вопреки всему будет ставить амбициозные цели и достигать грандиозных результатов.

- Светлана Викторовна, какой он - современный менеджер по персоналу, работающий в вашем управлении, чему вы, как руководитель, учите своих подчиненных?

- Наше управление - это в первую очередь коллектив специалистов, профессионалов в своей области, всегда готовых справиться с поставленными перед ними задачами, стремящихся сделать работу качественно, привнести что-то новое. Среди нас нет равнодушных к своему делу. Приоритет нашей деятельности - работа с людьми.

Все работники управления понимают, что мы первые, кто встречает будущего коллегу, по чьей работе будет составлено первое впечатление о пароходстве, мы те, кто сопровождает весь трудовой путь каждого сотрудника, последние, с кем он прощается при увольнении.

Я думаю, что все работники и особенно моряки знают, что в нашей компании есть люди, всегда готовые прийти на помощь при решении как рабочих, так и личных проблем. Это инспекторы по флоту, специалисты, занимающиеся приемом, увольнением, пенсиями, заработной платой, направлениями в рейс и прочими заботами, которые наполняют жизнь каждого работника смыслом под названием «работа с морем».

Беседовала Ирина ЮСУПОВА.
Фото редакции.

НАГРАДА - ЗАСЛУГА ВСЕЙ КОМАНДЫ

В январе на диспетчерском совещании в ОАО «ММП» представители Министерства обороны вручили капитану Евгению Григоренко Почетную грамоту. Этой награды капитан и экипаж теплохода «Иван Папанин» удостоились за высокий профессионализм при выполнении доставки грузов на остров Котельный в 2014 году.

В декабре 2014 года на расширенном заседании коллегии Минобороны РФ стало известно об окончании строительства на арктическом острове Котельный военного городка закрытого типа «Северный клевер». Все объекты военного городка, включая административно-жилой комплекс, которые начали возводить минувшим летом, были сданы в эксплуатацию. И уже в январе моряки Северного флота встретили Рождество Христово в новой часовне Русской православной церкви, возведенной здесь же, в городке.

Всему этому предшествовала кропотливая работа, которая началась еще весной прошлого года, в ней активное участие приняли моряки Мурманского морского пароходства. На рейде в заливе Стахановцев Арктики помимо отряда боевых кораблей и судов обеспечения

Северного флота в весенне-летне-осенний период работало несколько теплоходов ММП, среди которых - арктический многофункциональный снабженец усиленного ледового класса «Иван Папанин».

Всего за период с мая по ноябрь 2014 года «Иван Папанин» совершил 3 рейса в район Новосибирских островов. Первый рейс выполнялся под руководством капитана Кравца, сразу же после возвращения судна из антарктической экспедиции. 4 июня в район залива Стахановцев Арктики было доставлено почти 8 тысяч тонн генерального груза и выгружено на припай. При проведении операций была использована уникальная технология - при выгрузке на припай для предотвращения подламывания льда было применено ледорезное устройство. Этим устройством предварительно прорезывали кромки канала в месте постановки судна.

После смены экипажа два следующих рейса в высокие широты выполнил капитан Евгений Григоренко. По его словам, самое трудное было не доставить груз в точку выгрузки, а выгрузить его. Все операции проходили в сложных рейдовых и метеорологических условиях, осложняемых полным отсутствием

портовой инфраструктуры. Груз в течение нескольких недель транспортировали по чистой воде, в небольших объемах перегружая на различные плавсредства, на которых он доставлялся на берег.

«Приятно получить такую награду от Министерства обороны, - сказал Евгений Григоренко. - Но один в поле не воин: это не моя личная заслуга, а всей команды».

Как рассказал капитан, в этих рейсах с ним работал экипаж, в основе своей состоящий из старожилов судна, проверенных кадров, хорошо зарекомендовавших себя еще в Антарктиде. Были, конечно, и молодые моряки, совершавшие свой первый рейс в Арктику. Однако недостаточный опыт компенсировался их огромной самоотдачей и работоспособностью. Озвучивая особенно отличившихся в двух рейсах, Григоренко отметил работу второго помощника капитана Алексея Жбанова, 3-го механика Михаила Иванова, 2-го механика Сергея Амосова, боцмана Александра Терещенко, матросов Сергея Вертинского и Виталия Гнилозубенко. В большей степени благодаря их усердию экипаж задачи выполнил качественно и в полном объеме.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото автора.



НАША СПРАВКА

Евгений Васильевич Григоренко родился в городе Полтава Украинской ССР, окончил судоводительский факультет МГАРФ (нынешний МГТУ - Мурманский технический университет). В Мурманском морском пароходстве с 2004 года. Начал трудиться в компании в должности второго помощника капитана на т/х «Колгуев». В 2006 году был направлен на т/х «Иван Папанин» вторым помощником, затем в 2008 году был переведен на должность старпома, с 2014 года работает капитаном.

В. Пархоменко: «УВЕРЕННОСТЬ В ЗАВТРАШНЕМ»

(Начало на стр. 2.)

С использованием СУДС Кольского залива Мурманским филиалом выполняется: передача судам навигационной, оперативной и иной информации; предоставление помощи в судовождении; организация движения судов, включающая планирование, установление режимов движения судов, регулирование движения судов в зоне действия СУДС Кольского залива; контроль за движением судов и положением судов на якорных стоянках и выносных причальных устройствах.

Кроме того, в круглосуточном режиме работает лоцманская служба, которая обеспечивает организацию лоцманских проводок судов, заходящих в порты Мурманск и Кандалакша. В порту Мурманск лоцмана доставляются на борт заходящих судов собственными катерами Мурманского филиала ФГУП «Росморпорт». В порту Кандалакша планируется осуществлять доставку лоцманов судном на воздушной подушке. Касательно работы лоцманской службы хотелось бы отметить проведение в декабре 2014 года уникальной операции по проводке буровой платформы GPS «Saturn» в порт Мурманск для зимнего отстоя. Подобные проводки крайне редкое явление, требующее высокого профессионализма и слаженной работы всех участвующих.

Помимо услуг системы управления движением судов и лоцманов безопасность мореплавания обеспечивается проведением гидрографических работ, которые производятся Мурманским филиалом самостоятельно в полном объеме на всех акваториях портов, находящихся в зоне ответственности филиала, в соответствии с планом выполнения таких работ или в зависимости от фактической

потребности. На баланс филиала приняты 31 единица плавучих предостерегательных знаков, находящихся в акватории порта Кандалакша. В порту Мурманск состояние навигационных знаков находится в зоне ответственности Навигационно-гидрографической службы Северного флота.

Что касается планов, то прежде всего мы рассчитываем в 2015 году завершить строительство и начать эксплуатацию Системы управления движением судов в Кандалакшском заливе, кроме того, планируется начало строительства Российского сегмента международной системы судовых сообщений (Barents VTMS) с интеграцией в СУДС Кольского залива.

- Каким образом беды, начавшиеся в прошлом году, - экономические санкции ЕС, падение рубля отразились на деятельности вашего предприятия? В связи с этим планируется ли пересмотр инвестиционных планов и проектов, их оптимизация?

- Хороший вопрос. Безусловно, текущая экономическая ситуация не могла не отразиться на нашем предприятии. В связи с тем, что в деятельности филиала используется много импортной техники, оборудования и механизмов, то мы были вынуждены очень внимательно подойти к корректировке бюджета на 2015 год и оптимизировать свои расходы. В настоящий момент нами пересмотрены ряд ранее запланированных мероприятий, прежде всего это изменение структуры капитальных вложений и поиск возможностей снижения импортозависимости. Одним из приоритетных направлений деятельности для нас является расширение перечня предоставляемых услуг и, как следствие, увеличение доходной части бюджета.



В то же время, несмотря ни на что, мы продолжим реализацию проектов по строительству и модернизации систем безопасности мореплавания в Кольском заливе и морском порту Кандалакша, а также работы по реконструкции социально значимых объектов портовой инфраструктуры, таких как морской вокзал г. Мурманска.

Также мы наблюдаем тенденцию снижения активности нефтяных компаний в

выполнении работ по разведке полезных ископаемых на месторождениях Западной Арктики, к которым ранее активно привлекался ледокол «Капитан Драницын», находящийся в управлении филиала. В связи с этим нами проводится работа по диверсификации портфеля заказов по использованию ледокола.

Важно отметить, что результаты работы предприятия в предыдущие, «докризисные», периоды позволили нам создать

ВМЕСТЕ МЫ - ОДНА СЕМЬЯ!

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 85-летием

Дмитренко Анатолия Геннадьевича - работавшего первым помощником капитана на судах, проживающего в Севастополе. Стаж его работы в пароходстве - 37 лет.

С 80-летием

Григорьеву Нину Федоровну - ветерана пароходства, работавшую инженером конструкторского бюро, проживающую в Санкт-Петербурге. Стаж ее работы в пароходстве - 31 год.

Кондратовича Дементия Антоновича - почетного работника морского флота, ветерана труда, работавшего капитаном на судах, проживающего в Смоленске. Стаж его работы в пароходстве - 34 года.

Леонова Александра Николаевича - ветерана труда, работавшего капитаном-механиком отряда аварийно-спасательных и подводно-технических работ, проживающего в Республике Беларусь. Стаж его работы в пароходстве - 37 лет.

Макковееву Людмилу Алексеевну - почетного работника морского флота, работавшую заместителем начальника планово-экономического отдела, проживаю-

щую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 26 лет.

Назарова Валентина Ивановича - ветерана труда, работавшего старшим механиком на судах, проживающего в Ленинградской области. Стаж его работы в пароходстве - 42 года.

С 75-летием

Летавину Валентину Александровну - ветерана труда, работавшую бухгалтером в детских садах пароходства, проживающую в Новгородской области. Стаж ее работы в пароходстве - 23 года.

Луговскую Галину Николаевну - ветерана труда, работавшую дневальной на судах пароходства, проживающую в Краснодарском крае. Стаж ее работы в пароходстве - 27 лет.

Мальцеву Марию Валентиновну - ветерана труда, работавшую техником гостиницы «Морьяк», проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 33 года.

Перельгину Валентину Александровну - работавшую дневальной на судах пароходства, проживающую в

Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 6 лет.

Рябченко Виктора Петровича - работавшего мотористом на судах пароходства, проживающего в Краснодаре. Стаж его работы в пароходстве - 33 года.

Степанова Виктора Алексеевича - почетного работника морского флота, работавшего матросом на судах пароходства, проживающего на Украине. Стаж его работы в пароходстве - 40 лет.

Сухотина Александра Михайловича - ветерана труда, почетного полярника, работавшего механиком-наставником отдела электрооборудования, проживающего в Белгородской области. Стаж его работы в пароходстве - 38 лет.

Терентьеву Лидию Федоровну - работавшую приемщицей механической прачечной пароходства, проживающую в Псковской области. Стаж ее работы в пароходстве - 18 лет.

Яковлева Евгения Петровича - почетного полярника, работавшего начальником судовой радиостанции, проживающего в Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 31 год.

С 70-летием

Вирину Зинаиду Алексеевну - ветерана труда, инженера-конструктора конструкторского бюро пароходства, проживающую в Казани. Стаж ее работы в пароходстве - 17 лет.

Николаеву Светлану Федоровну - работавшую дневальной на судах пароходства, проживающую в Псковской области. Стаж ее работы в пароходстве - 17 лет.

Стасевич Екатерину Петровну - ветерана труда, работавшую вахтером, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 18 лет.

Соркину Нэлли Николаевну - работавшую инкоорреспондентом службы ледокольного флота, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 26 лет.

Стукалову Галину Александровну - работавшую техником, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 26 лет.

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



ДНЕ У НАС ЕСТЬ»

определенный запас уверенности в завтрашнем дне. Мы убеждены, что профессионализм работников нашего предприятия позволит нам эффективно преодолеть и сохранить ранее достигнутые высокие показатели.

- Завершена реконструкция пирса дальних линий и берегоукрепления пассажирского района Мурманского морского порта. Что еще предстоит сделать в ближайший год-другой по проекту «Арктическая гавань»?

- Да, действительно, мы завершили первый этап проекта «Арктическая гавань». 16 января нового 2015 года был открыт пирс дальних линий и берегоукрепление пассажирского района морского порта Мурманск после реконструкции. В реализации этапа было полностью выполнено удлинение и расширение пирса, увеличена территория берегоукрепления, проведены дноуглубительные работы. По замыслу, реализация данного проекта позволит повысить уровень оказания услуг пассажирам морского транспорта, продлить круизную линию от Киркенеса (Норвегия) до Мурманска, увеличить число заходов в порт Мурманск судов иностранных круизных компаний, обеспечить швартовку судов большего водоизмещения.

Вторым этапом реализации станет реконструкция морского вокзала. Мы рассчитываем, что проект реконструкции получит положительное заключение Главгосэкспертизы не позднее марта текущего года, после этого начнутся работы по реконструкции.

- Когда будет отремонтировано здание морского вокзала?

- Точный срок, необходимый для реконструкции здания морского вокзала,

будет определен проектом реконструкции, но мы рассчитываем, что работы будут завершены до 100-летнего юбилея нашего любимого города Мурманска.

- Какие ремонты береговых объектов предстоят в Мурманском морском торговом порту в 2015 году? Согласно последним данным, на финишную прямую выведен проект реконструкции объектов портовой инфраструктуры второго грузового района порта Мурманск, Росморпортом объявлен запрос предложений.

- Да вы правы. Реконструкция 2-го грузового района выполняется в рамках Генеральной схемы развития Мурманского портового транспортного узла, которая в свою очередь является частью реализации Транспортной стратегии РФ. В 2014 году был завершен первый этап реконструкции 2-го грузового района Мурманского морского торгового порта, в рамках которого был произведен ремонт существующих железнодорожных путей, их удлинение, строительство новых крановых путей. Второй этап включает в себя реконструкцию грузовых площадок, прокладку инженерных сетей, реконструкцию инженерных сооружений, связанных с обеспечением работы перегрузочного комплекса и необходимых для снижения негативного влияния на окружающую среду. Реализация проекта позволит увеличить скорость перегрузки угля, таким образом, существенно повысить грузооборот навалочных грузов, вывести оказание стивидорных услуг Мурманским портом на новый уровень. Проект планируется завершить в начале 2016 года.

Касательно ремонта гидротехнических сооружений прежде всего необходимо отметить, что в соответствии с до-

говорами аренды текущий ремонт выполняется за счет арендаторов. На 2015 год запланировано проведение текущих ремонтов в Мурманском морском торговом порту на сумму около 215 миллионов рублей.

- ФГУП «Росморпорт» - одно из крупнейших судовладельцев на Северо-Западе. Однако в связи с активностью в Арктическом бассейне наворачивается потребность в дополнительных мощностях. Планируется ли пополнение флота в ближайшем будущем?

- В настоящий момент предприятием реализуется обширная программа строительства нового флота. В ближайшей перспективе флот должны пополнить новые современные дизельные ледоколы, дноуглубительные и обслуживающие суда. Seriously рассматривается вопрос развития собственных судостроительных мощностей. Учитывая обширную географию предприятия для работы по обеспечению проектов, реализуемых в Арктике, привлекаются ледоколы Северо-Западного бассейнового и Архангельского филиалов ФГУП «Росморпорт». Так, например, в настоящий момент, в морском порту Сабетта работает дизельный ледокол «Тор».

- Каково ваше участие в проекте комплексного освоения Мурманского транспортного узла, кто ваши партнеры в этом проекте и на какой стадии находится его реализация?

- В декабре 2007 года ФГУП «Росморпорт» совместно с правительством Мурманской области, ОАО «Мурманский морской торговый порт», ОАО «Нефтяная компания «Роснефть» и ОАО «Российские железные дороги» учредили ОАО «Управляющая компания «Мурманский транспортный узел». Уставный капитал компании был разделен между

учредителями, доля ФГУП «Росморпорт» в котором составила 15%. Общий объем финансирования по проекту 152 миллиарда рублей. Проект реализуется на принципах государственно-частного партнерства, поэтому 62,7 миллиарда будут финансированы за счет федеральных ресурсов, 89,3 миллиарда - финансовые средства частных инвесторов.

В 2014 году Министерством транспорта России в лице ФКУ «Ространсmodernизация» с победителем конкурса ООО «Стройгазконсалтинг» был заключен государственный контракт по разработке рабочей документации и строительству объектов федеральной собственности железнодорожной инфраструктуры проекта. В результате выполнения контракта к 2018 году должна быть создана необходимая железнодорожная инфраструктура на западном берегу Кольского залива.

На сегодняшний день в рамках проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» высокую степень готовности имеет проект по строительству угольного терминала ООО «Морской торговый порт «Лавна» на западном берегу Кольского залива. В соответствии с инвестиционным соглашением между Министерством транспорта России в лице ФКУ «Ространсmodernизация», правительством Мурманской области и ООО МТП «Лавна» в 2018 году должна быть введена первая очередь угольного терминала, общая мощность которого составит 18 миллионов тонн в год.

Кроме того, проект предусматривает строительство нефтеналивного терминала на западном берегу Кольского залива и контейнерного терминала на восточном берегу. Строительство этих терминалов будет производиться по мере привлечения инвесторов.

Беседовала Ирина ЮСУПОВА.
Фото автора.



Поздравляем вас, коллеги!

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

Зеленин Денис Викторович - матрос 1-го класса т/х «Кузьма Минин»,
Леоновец Виталий Николаевич - старший моторист-электрогазосварщик т/х «Капитан Данилкин»,
Лисицын Владимир Николаевич - старший механик т/х «Индиго»,
Дрижерук Олег Геннадьевич - кранмейстер СПК - 14/16,
Побежимов Константин Геннадьевич - старший моторист-электрогазосварщик т/х «Кузьма Минин»,
Бузук Георгий Иванович - матрос 1-го класса т/х «Кузьма Минин»,
Сидоркин Владимир Борисович - старший механик т/х «Кузьма Минин»,
Владимиров Константин Терентьевич - матрос 1-го класса т/х «Клавдия Еланская»,

Мосияш Александр Сергеевич - капитан т/х «Петр Великий»,
Кондратьева Марина Федоровна - дневальная т/х «Клавдия Еланская»,
Рогачев Михаил Владимирович - мастер производственного обучения тренажера по БЖС,
Маланий Владимир Михайлович - 2-й механик т/х «Поморье»,
Демчук Леонид Иванович - 3-й механик т/х «Петр Великий»,
Иванов Александр Александрович - токарь-кладовщик-моторист 1-го кл. т/х «Кузьма Минин»,
Седунов Валерий Дмитриевич - старший механик ПК-76,
Теслева Лариса Павловна - уборщик производственных и служебных помещений группы хозобслу-

живания управления филиала ОАО «ММП» в Санкт-Петербурге.

Вам, родившимся в январе 1955, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980 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).



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 17 декабря 2014 года в Архангельской

области на 87-м году ушел из жизни ветеран труда, моторист плавсостава пароходства Евстафьев Юрий Васильевич. Стаж его работы в компании - 37 лет.

6 января 2015 года в Тверской области на 84-м году ушла из жизни Королева Александра Алексеевна - уборщица управления пароходства. Стаж ее работы в компании - 16 лет.

15 января 2015 года в Воронеже на 81-м году ушла из жизни Сутормина Светлана Федоровна - заведующая детским садом. Стаж ее работы в компании - 21 год.

25 января на 75-м году в Бресте (Республика Беларусь) ушел из жизни почетный работник морского флота, ветеран пароходства, бывший замначальника службы кадров Олег Петрович Горба. Стаж его работы в пароходстве - 47 лет.

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



КАПИТАНЫ КОРАБЛЕЙ НЕ ПОКИДАЮТ

Есть книги, которые приобретают для того, чтобы владеть ими, но потом о них забывают на долгие годы и даже десятилетия. Но есть такие, которым не суждено пылиться, ими зачитываются до дыр. Уверена, что именно к таким книгам относится произведение Валентины Кареповой «На румбе - Арктика».

Небольшой тираж книги и невозмож-



ность подарить ее всем желающим заметно расстроил школьных библиотекарей, которые сегодня пришли на мероприятие в детско-юношескую библиотеку. Издание, вышедшее в свет в августе прошлого года, за каких-то полгода успело создать вокруг себя ажиотаж.

Эта книга о настоящих моряках, честных и самоотверженных, влюбленных в море и свою профессию. Первая часть «На румбе - Арктика» посвящена историческим событиям в истории Мурманского морского пароходства и освоения Севморпути, вторая - тем самым героям, что на судах вы-

ходили в долгие тяжелые рейсы и покоряли эти суровые арктические широты.

Эпиграфом к книге стали следующие строки, написанные капитаном пароходства Виктором Лаврекой:

*Арктика, красавица, едва ли
Дерзкий покорить тебя решусь.
Я в твои заснеженные дали
Кованым форштевнем постучусь...*

«Я не могла оставить без внимания эти стихи. Скажите, как же нужно любить пространство - Арктику, где ты работаешь, чтобы написать такие слова?! Это удивительно! - сказала в своем выступлении Валентина Карепова. - Моряки мурманского морского пароходства - профессионалы высокого класса, они стояли у истоков освоения Арктики. Сколько исторических свершений было сделано благодаря им! Достижение в надводном плавании географической точки Северный полюс и

первые рейсы на Ямал для газодобывателей. И, конечно же, открытие линии Мурманск - Дудинка в 1969 году, и трудная работа над тем, чтобы навигация в Арктику стала круглогодичной. И это стало возможным в 1978 году благодаря богатому опыту ледовых плаваний, которым овладели наши моряки, а также вновь построенным мощным атомным ледоколам и дизель-электроходам, пришедшим на помощь транспортным судам, работающим на просторах Арктики.

К началу открытия арктической навигации и по ее окончании в нашем клубе моряков всегда устраивались вечера. Это

была хорошая добрая традиция. И мечтой каждой мурманской девушки была возможность попасть на такой вечер, ведь на нем собирались самые смелые и мужественные моряки».

Рассказывая о героях, о которых речь идет в книге, Валентина Ивановна подробнее остановилась на Николае Николаевиче Покровском, работавшем в ММП в должности капитана-наставника.

«Благодаря воле, труду и упорству он прошел путь от подростка-беспризорника, ночевавшего на опустевших бульварных скамейках на Чистых Прудах в Москве, до командира боевого корабля. Он писал письма самому Сталину с просьбой отправить его на учебу в Высшее военно-морское училище, - рассказала Валентина Карепова. - А в училище он успевал на «отлично», чтобы не подвести товарища Сталина».

В своей книге она написала о нем такие слова: «Меня же, как молодую женщину, лично поражала интеллигентность и военная выправка Покровского. Он соответствовал моему представлению об истинном офицере - порядочность, образованность... Тогда я не знала, что Николай Николаевич пишет стихи. Он не рекламировал свое увлечение. Об этом знали только близкие люди. После его смерти мне в руки попала маленькая книжечка стихов Николая Покровского «Капитаны кораблей не покидают», которые я не устаю перечитывать...»

*Капитаны кораблей не покидают.
Капитаны вместе с кораблем,
Если что случится, погибает,
В одиночку уходя на нем».*



Капитан Р. Егоров

Рассказывая о том, что ее побудило написать книгу, Валентина Ивановна призналась: «Я в компании с 1973 года и все время работала в тех подразделениях, где нужно было писать и часто о людях. Материалы создавала по архивным документам и на основании личных бесед. Еще при жизни писатель Виталий Семенович Маслов говорил мне: «Валентина, твои очерки нужно издавать!». А у нас в пароходстве появилась такая традиция, что мы каждые пять лет, к очередному юбилею, выпускаем книгу. Так вот совпало, и к 75-летию Мурманского морского пароходства мы издали «На румбе - Арктика».

Ирина ЮСУПОВА.
Фото Д. ВИЛЬЦЕНА.

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

75 лет назад (1940) ледокол «И. Сталин» под командованием капитана М.П. Белоусова, совершив беспрецедентный переход в высокие широты Арктики, вывел из льдов ледокольный пароход «Георгий Седов». Так закончился 812-дневный дрейф «Г. Седова» в Центральном полярном бассейне.

Подвиг экипажа

А все начиналось в 1937 году. В Северном Ледовитом океане шла очередная навигация, а наши моряки трудились на этой трассе. Арктика захватила в свои ледяные объятия несколько транспортных судов. Такая участь постигла пароходы «Садко», «Малыгин» и «Г. Седов», которые пытались выйти из Арктики на восток и попали в тяжелые многолетние льды вблизи Новосибирских островов. Для взаимной помощи суда объединились и попытались сообща вырваться на свободу, но этого оказалось недостаточно. Пароходы были вынуждены лечь в ледовый дрейф. Полярные летчики А. Алексеев, П. Головин и Ю. Орлов эвакуировали на своих самолетах большую часть моряков. А уже в августе того же года, когда погода чуть смягчилась, к ним подошел «дедушка» ледокольного флота «Ермак» под командованием легендарного капитана Михаила Яковлевича Сорокина (1879-1955). Ледокол освободил из ледового плена «Садко» и «Малыгина», но судьба «Г. Седова» оказалась сложнее. Судно во время зимовки получило сильные повреждения рулевого устройства, и вывести его из льдов не удалось. После нескольких попыток было принято вынужденное решение оставить судно до следующей навигации. На борту осталось 15 добровольцев. Капитаном, вместо заболевшего, пожилого Швецова, был назначен молодой штурман с «Садко» Константин Бадигин.

Никто из них тогда не предполагал, что этот дрейф продлится 812 суток.

Одиноким, накренившимся на борт «Г. Седов» неподвижно стоял среди ледяных обломков. Ледовые атаки, сжатия, торшение, мрак полярной ночи, душераздирающая тишина белого мира безмолвия - все это еще не раз придется испытать седовцам. Но в тяжелейших условиях дрейфа капитан К. Бадигин сумел обеспечить сохранность судна и жизнедеятельность экипажа.

Ледокольный пароход «Г. Седов» за время дрейфа прошел со льдами путь от Новосибирских островов до Гренландского моря. И только 13 января 1940 года измученные седовцы увидели советский ледокол под командованием капитана М.П. Белоусова (1904-1946), который освободил их от арктического плена.

29 января состоялся настоящий праздник, когда «Георгий Седов» своим ходом прибыл и пришвартовался к причалу Мурманского морского торгового порта. Тысячи наших земляков с восторгом встречали моряков на берегу Кольского залива. В их числе были и родители автора этой статьи. А 3 февраля того же года капитану К. Бадигину, всем членам экипажа было присвоено высокое и заслуженное звание Героя Советского Союза. Само судно было награждено орденом Ленина.

Они стали легендой, их подвиг - гордостью Родины! Подробно об этой экспедиции можно узнать из книги К. Бадигина «Три зимовки во льдах Арктики». Уверю вас - разочарования не будет, а будет гордость за наших моряков.

Капитан Бадигин

Автор данной статьи более 25 лет собирал материалы о жизни седовцев после их вынужденного расставания. Высокая пра-

вительственная награда оказалась для экипажа авансом. Больше им так и не удалось бороздить моря на одном борту. Жизнь разбросала их по стране, но они продолжили служить своей Отчизне. Практически все моряки защищали Родину от фашистских захватчиков не только на море, но и на берегу.

Константин Бадигин ходил в полярных и дальневосточных конвоях, где вырос в звании до капитана 3-го ранга. Мое знакомство с Константином Сергеевичем состоялось сначала заочно, когда в литературно-художественном морском сборнике «Океан» были опубликованы наши литературные произведения (К. Бадигин напечатал документальную повесть «Во льдах Арктики», а я рассказ «Подмена»). А потом и очно, в 1982 году. Мы встретились в Архангельске, на совещании союза писателей-маринистов, и он подарил мне свою книгу «На затонувшем корабле» с автографом: «Рашиду Саляеву от старого морского волка на добрую память. 7 окт. 1982 г.»

Константин Сергеевич был влюблен в романтическую историю Русской Арктики и с теплотой отзывался об Архангельске и Мурманске, которые были ему дороги, как и малая родина - Пенза, где он родился в семье агронома. В моей личной библиотеке на почетном месте стоит его 5-томник и еще с десяток отдельных изданий.

Константин Бадигин на совещании посоветовал мне и моим коллегам по флоту и пароходству Борису Романову, Виталию Маслову, Игорю Чеснокову посетить в Солombsала старое поморское кладбище, где покоятся покорители Арктики. Мы не поленились и побывали на могиле Петра Пахтусова, прошли по ул. Федора Розмыслова. И вообще вдохнули романтический дух ушедшего, но не забытого времени.



Константин Бадигин с 1955-го по 1957-й работал капитаном на судах «Леваневский» и «Рионгэс» Мурманского пароходства. Когда ходил в Арктику и Антарктику, по-прежнему писал. С 1969 г. полностью посвятил себя литературной деятельности. Был членом Союза писателей СССР, председателем комиссии по художественной морской литературе. Автор книг: «По студеным морям», «Корсары Ивана Грозного», «На морских дорогах» и других. Награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета» и другими.

Расставаясь с ним в оптимистическом настроении, мы не могли и подумать, что через два года он уйдет из жизни. Это была тяжелая утрата для всех нас. К.С. Бадигин похоронен на Кунцевском кладбище Москвы.

Рашид САЛЯЕВ. Фото из архива.

Мы встретились с ним в Карском море в июле 1978 года. Встретились случайно. Нас, участников сверххранного экспериментального рейса атомохода «Сибирь» и транспортного судна «Капитан Мышевский», в силу сложившихся обстоятельств с борта атомохода для доставки домой пересаживали на дизель-электрический ледокол «Капитан Николаев». Атомоход срочно потребовался в восточной части Северного морского пути, и он, передав нас под попечительство другого экипажа, снова ушел на трассу, которую впервые в истории освоения Арктики проложил в неисследованных высоких широтах Ледовитого океана.

Разместить несколько десятков неожиданных гостей команде ледокола было не просто. Однако моряки успешно справились с этой задачей. Особенно старался крепко сложенный улыбчивый человек в рабочей робе. Как позже выяснилось - помощник капитана ледокола по хозяйственной части Евлампий Федорович Татарский, ветеран Мурманского морского пароходства, почетный полярник.

В один из вечеров он пригласил меня в свою каюту. За чашкой чая разговорились. Оказалось, мы чуть ли не земляки. Он - из соседнего с Вологодской областью архангельского Верхне-Тоимского района. Мать его, как и я, из вологжан. Нашлись и общие знакомые, в том числе прославленный разведчик-североморец дважды Герой Советского Союза Виктор Леонов.

- Я ведь во время войны служил на Рыбачьем, - рассказал Татарский. - Был старшим матросом, командиром отделения автоматчиков в разведроте 12-й бригады морской пехоты. В сорок втором участвовал в знаменитой Пикшувской операции. Наш сводный отряд разгромил тогда крупный вражеский опорный пункт на мысе Пикшув, уничтожив 180 фрицев. В плен взяли шесть рядовых егерей и обер-лейтенанта. Я был в группе захвата. За эту операцию многие из ее участников были отмечены госу-



В МОРЯХ БЫЛА ЕГО ДОРОГА

дарственными наградами. Мне вручили медаль «За отвагу».

Ему повезло. За всю войну получил только два легких ранения.

Демобилизовался в 1947 году. Тогда же устроился на работу в Мурманское морское пароходство.

- Приняли меня матросом на пароход «Казахстан», который в годы войны доставлял на Рыбачий пополнение и боеприпасы, - поведал он. - Дважды пароход горел и тонул, но его спасали. Помнится, в трюме его долго сохранялась нацарапанная, видимо, пассажирами-фронтовиками запись: «Не видать вам, морячки, удачи на этом судне». И действительно, судьба парохода оказалась печальной: в 1949 году в море Лаптевых пароход получил сильную пробоину и затонул.

Интересен послужной список фронтовика. В том же году матросу Татарскому, работавшему тогда на пароходе «Сакко», было присвоено звание старшины Северного морского пути второго класса (были такие звания в ту пору на гражданском арктическом флоте). Год спустя пошел на повышение - из матросов перевели в плотники, а в 1953 году присвоили звание младшего лейтенанта Севморпути. Стал он к тому времени опытным моряком и хорошим организатором. Не случайно при формировании экипажа первого отечественного дизель-электрохода «Лена», построен-

ного специально для работы во льдах, его назначили помощником капитана по хозяйственной части. Капитаном на «Лену» был направлен опытный полярный моряк Александр Иванович Ветров, в годы войны командовавший сторожевым кораблем Северного флота. Под его руководством уже в первом рейсе в Арктику новое судно за одну навигацию сумело дважды пройти по всей трассе Северного морского пути без поддержки ледокола. Евлампий Федорович, участвовавший в том рейсе, приводит любопытный факт.

- На обратном пути мы впервые доставили в Англию крупную партию консервов из краба, изготовленных дальневосточными российскими рыбаками. Это была сенсация. Одна из английских газет тогда написала: «Русские через полюс доставили англичанам дальневосточных крабов. Качество их отличное». Не исключаю, что это была рекламная акция, но мы расценили ее как признание профессионального мастерства наших моряков и их надежности в партнерских отношениях.

А потом были рейсы в Антарктику. Восемь раз побывал у берегов ледового материка мурманский моряк. То на «Лене», то на «Оби» - другом российском судне этого класса.

Мало кому из мурманских моряков довелось месяцами работать в Антарктике. Евлампий Федорович - один из них. С гор-

достью говорил он мне, что есть и его скромная заслуга в создании на ледовом материке первых советских научных станций - «Мирный», «Комсомольская», «Восток-1», «Оазис» и «Пионерская».

- Впервые пришли мы в Антарктику в конце февраля 1955 года, - рассказывал ветеран. - Там в это время года - лето. Но только оно оказалось суровее нашей мурманской зимы. Сильный ветер и метели мешали разгрузке судна, ошвартовавшегося к ледовому причалу. Одновременно с выгрузкой началось строительство поселка полярников «Мирный». Строили, как говорится, всем миром - моряки, ученые, летчики, радисты, прибывшие сюда на «Оби» и на «Лене». К сожалению, не обошлось без происшествий. В один из дней, пытаясь спасти завалившийся в ледовую трещину трактор, погиб тракторист Иван Хмара.

Вместе с машиной он мгновенно ушел в глубину моря. Ему было всего 20 лет.

Позже полярники установили ему здесь скромный памятник.

Сорок лет отработал в Мурманском пароходстве Евлампий Федорович. В его личном деле десятки записей о поощрениях за самоотверженный труд. Но пришло время расстаться с морем, и в 1987 году он ушел на заслуженный отдых.

На морских дорогах следы человеческие исчезают быстро. Людская память крепче и долговечнее. Уже четверть века минуло, как Татарский уволился из пароходства. А его и сейчас вспоминают не только ветераны компании, а и моряки более молодых поколений.

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

ПОДВИГ СКВОЗЬ ДЕСЯТИЛЕТИЯ

31 января 2015 года исполняется пятнадцать лет подвигу экипажа майора Андрея Завитухина - подвигу, вернувшему нас через десятилетия, пришедшему к нам сквозь века.

Сухие строки словарей определяют подвиг как доблестное, важное для многих людей действие, героический самоотверженный поступок, совершенный в трудных условиях. Само слово «подвиг» вошло в современный русский язык из древнерусского литературного, а в него в свою очередь из старославянского языка и сквозь века сохранило свой изначальный смысл.

В нынешнем году 9 мая мы будем отмечать семидесятую годовщину Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов. В ходе подготовки к празднованию этой даты вспоминаем героев тех лет, стараемся примерить их подвиги на себя. Часто, узнавая новые подробности, казалось бы давно известного или слегка позабытого события, невольно задаем себе вопрос: «А я смог бы так?». И пытаемся ответить на него, иногда проецируя подвиги тех лет на нынешнее поколение, но зачастую сравнения бывают не в пользу современных.

26 июня 1941 года эскадрилья 207-го дальнебомбардировочного полка Западного фронта наносила бомбовые удары по механизированной колонне на до-

роге Молодечно - Родосковичи. Экипаж ДБ-3Ф под командованием капитана Николая Гастелло, в который входили лейтенант Григорий Скоробогатый, лейтенант Анатолий Бурденко и младший сержант Алексей Калинин, сбросив груз, возвращался на аэродром посадки. Огнем зенитной установки самолет был подбит. Объятая пламенем машина не смогла бы дотянуть до своей базы, и капитан Гастелло направил горящий самолет в скопление бензоцистерн и автомашин противника. Члены экипажа не захотели покинуть самолет на парашютах и пошли на смерть вместе со своим командиром, ценой своей жизни приблизив Победу.

Капитану Николаю Гастелло было присвоено звание Героя Советского Союза. Героический поступок его экипажа стал символом преданности, бесстрашия, храбрости, отваги, готовности биться вместе с народом против врагов нашей Родины.

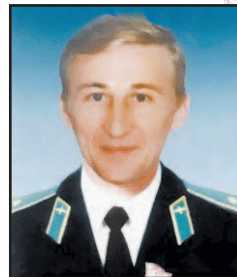
31 января 2000 года экипаж вертолета Ми-24 в составе майора Андрея Завитухина и капитана Алексея Кириллина выполнял задачу по прикрытию вертолета Ми-8 поисково-спасательной службы, осуществлявшего поиск и эвакуацию преследуемой боевиками группы разведчиков из пункта Харсеной Чеченской Республики,

контролируемого незаконными бандформированиями. Группа разведчиков была обнаружена и под прикрытием огня Ми-24 майора Завитухина принята на борт транспортного.

При возвращении с боевого задания обе машины попали под сильный зенитный огонь с земли. В условиях скорости развития ситуации и невозможности применения бортового оружия экипаж майора Завитухина А.А. энергичным маневром направил свой вертолет в зону огня, прикрыв собою вертолет Ми-8, и тем самым дал ему выйти из зоны поражения. Вертолет сразу получил несколько повреждений, но экипаж продолжал вести огонь по противнику, до конца управляя горящей машиной и направив ее на одну из зенитных установок, повторив подвиг капитана Николая Гастелло, совершенный во время Великой Отечественной войны. Экипаж майора Андрея Завитухина своими действиями спас всех, кто был на борту транспортного Ми-8 (экипаж, эвакуированная разведгруппа, в том числе трое раненых, спасательное отделение, бригада военных медиков).

Указом Президента Российской Федерации № 1285 от 11 сентября 2000 года майору Андрею Завитухину и капитану Алексею Кириллину за мужество и героизм, проявленные при ликвидации незаконных вооруженных формирований в Северо-Кавказском регионе, присвоено звание Героя Российской Федерации (посмертно).

Имена Героев увековечены на их малой родине - в Вологодской области и городе



Н. Гастелло. г. Луганск. ВВВАУШ



Сызрани, а также в городе-герое Мурманске и поселке Алакуртти Мурманской области, откуда они ушли защищать нашу мирную жизнь.

Каждый подвиг имеет своего автора, но, шагнув в бессмертие, он существует уже вне времени, являясь как проявлением жизни, так и самой жизнью. Так было и так будет всегда, воплощая слова Евангелия: «Нет больше той любви, как если кто положит душу свою за други своя» (Ин. 15, 13).

Юрий ГУТЯН, капитан-наставник по военно-морской подготовке, писатель. Фото автора.

Использован материал авторской «Книги памяти о ветеранах боевых действий».



ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ РАБОТА - ЗАЛОГ УПРОЩЕННОЙ ПРОЦЕДУРЫ НАЗНАЧЕНИЯ ПЕНСИИ

Вопросы пенсионного обеспечения актуальны для граждан предпенсионного возраста. Когда и какие документы необходимо подготовить, куда обращаться, какие «подводные камни» могут ожидать работника и как их избежать, расскажем в этой статье.

В процессе исторического развития нашей страны государство заявляло о себе как о социально ориентированной системе, обеспечение по старости граждан для которой является одной из главных задач и гарантировано Конституцией РФ. Мурманское морское пароходство, являясь ответственным работодателем, выполняет все обязанности, предусмотренные законодательством, для того чтобы работник в полном объеме смог реализовать свои права на получение пенсионных выплат: производит ежемесячные отчисления в фонды, ведет кадровые документы, подтверждающие стаж работы, в том числе в тяжелых и/или вредных условиях труда.

В настоящее время пенсионное обеспечение граждан по старости по-прежнему осуществляется как на общих основаниях, так и в виде досрочного её назначения. В сформированных в нашей стране условиях назначения пенсии организационно-подготовительная составляющая процесса играет решающую роль. Основные вопросы, которые так или иначе задает себе человек, столкнувшийся с необходимостью первичного обращения в Пенсионный фонд, касаются достаточности количества документов для предъявления специалисту и сроков рассмотрения его обращения. В нашей организации довольно широкий круг работников предпенсионного возраста, и каждый из этих вопросов имеет особую актуальность.

Страховая пенсия по старости (до 1 января 2015 года она называлась трудовой пенсией по старости*) - самый распространенный вид пенсии в России.

В сфере пенсионного обеспечения в нашей стране применяются принципы страхования и солидарности, т.е. когда работодатель на своих сотрудников уплачивает в ПФР (Пенсионный фонд России) страховые взносы, исходя из размера их зара-

ботной платы в соответствии с правилами, предусмотренными действующим законодательством. И при наступлении страхового случая - возникновения права на пенсию - человек получает свою «страховку» в виде ежемесячных пенсионных выплат, компенсирующих их заработок.

Стоит напомнить, что условиями назначения страховой пенсии по старости являются:

- во-первых, наличие установленного законом количества лет страхового стажа,
- во-вторых, достижение определенного возраста, с которым законодатель связывает возникновение права на получение пенсионных выплат;
- в-третьих, минимальная сумма пенсионных баллов (с учетом переходных положений пенсионного законодательства), рассчитываемая исходя из суммы поступивших страховых взносов в Пенсионный фонд в пользу работника работодателем.

	Общеустановленный возраст выхода на пенсию	Минимальные требования к страховому стажу (количество лет)	Минимальная сумма индивидуальных пенсионных баллов
Мужчины	60 лет	Он будет поэтапно увеличиваться по 1 году в год: от 6 лет в 2015 году до 15 лет к 2025 году	Установлен с 2015 года в размере 6,6 балла с последующим увеличением до 30 баллов к 2025 году**.
Женщины	55 лет		



vmeite-rt.ru

Отдельные категории граждан могут получить право на страховую пенсию ранее общеустановленного срока при условии наличия предусмотренных законом обстоятельств личного характера или по роду профессиональной деятельности, связанной с работой в особых климатических условиях, а также во вредных и опасных условиях труда. Более подробно вопрос об условиях назначения досрочной пенсии

будет рассмотрен в следующих выпусках «Арктической звезды».

Страховой стаж должен быть в соответствующем порядке доказан, поэтому законодатель предусмотрел три основных способа подтверждения трудового стажа.

1	Документальный (в соответствии с требованиями, выдвигаемыми законодателем к оформлению документа)	- трудовая книжка; - справка, выданная компетентным органом, имеющим на хранении необходимые сведения; - выписка из приказа; - надлежащим образом заверенные копии документов
2	Сведения индивидуального (персонифицированного учета)	сведения о страховых взносах, уплаченных работодателем в Пенсионный фонд в пользу работника, и страховом стаже, включая стаж, дающий право на досрочную пенсию
3	Свидетельские показания	Периоды работы до регистрации гражданина в качестве застрахованного лица устанавливаются на основании показаний двух и более свидетелей, знающих гражданина по совместной работе у работодателя. Характер работы свидетельскими показаниями не подтверждается.

Подготовительная работа лица при реализации его права на обращение за назначением пенсии прежде всего начинается с консультаций, проводимых специалистами органа пенсионного обеспечения, ответственного за оценку пенсионных прав. Для этого нашим сотрудникам необходимо заблаговременно (примерно за полгода до даты наступления права на пенсию) обращаться непосредственно в Пенсионный фонд по месту жительства, предъявив при этом все имеющиеся у него документы, подтверждающие его гражданский и правовой статус (со всеми изменениями), страховой стаж, а также право на различного рода дополнительные выплаты к пенсии. Адреса управлений Пенсионного фонда РФ размещены на официальном сайте www.pfrf.ru.

Также можно обратиться за помощью и посредничеством к курирующему вопросы пенсионирования специалисту управления трудовыми ресурсами, который в рамках своей компетенции проведет предварительное исследование всех имеющихся и составит список недостающих документов, поможет в оформлении запросов на предоставление справок из различных учреждений и организаций, а также, как доверенное лицо, окажет содействие при

первичном обращении сотрудника с заявлением о назначении пенсии. В настоящее время этой работой занимается старший инспектор управления трудовыми ресурсами Никифорова Юлия Игоревна (здание управления пароходства, 1-й этаж, кабинет № 110).

Подготовительные мероприятия позволят обеспечить своевременность назначения пенсии, определить более выгодные условия пенсионного обеспечения, упорядочить работу по назначению пенсии на льготных условиях

в связи с работой в тяжелых и вредных условиях труда. Компания, в свою очередь, заинтересована в стабильной работе наших сотрудников и готова оказать необходимое информационное и документальное содействие.

Вы можете задавать интересующие Вас вопросы по теме пенсионного обеспечения по телефону 48-13-13, электронной почте либо непосредственно специалисту управления трудовыми ресурсами. Информацию по наиболее часто задаваемым вопросам мы разместим в следующих статьях.

Юлия НИКИФОРОВА,
старший инспектор управления трудовыми ресурсами.

* С 1 января 2015 года вводится новый порядок формирования пенсионных прав и исчисления размера пенсий в соответствии с Федеральным законом от 28.12.2013 г. № 400-ФЗ «О страховых пенсиях». Страховая пенсия в полном объеме по новым правилам будет формироваться только у тех граждан, которые начнут работать в 2015 году.

** Согласно новому законодательству для возникновения права на пенсию, помимо достижения соответствующего пенсионного возраста и наличия требуемого страхового стажа, будет дополнительно учитываться такой параметр, как сумма пенсионных коэффициентов (баллов). При этом в 2015 году для назначения пенсии достаточно будет набрать минимум 6,6 балла, а к 2025 году данный параметр возрастет до 30 баллов.

Смена лидера профсоюза

С 19 января 2015 года исполнение обязанностей председателя первичной профсоюзной организации ОАО «ММП» Российского профсоюза моряков возложено на Польшую Наталью Иосифовну.

По всем возникающим вопросам членам профсоюза обращаться по адресу: ул. Коминтерна, д. 15, каб. 104, контактные телефоны: 481-307; 481-465.

Адрес электронной почты: profcom@mmsco.ru



Читайте нас
в социальных
сетях



- Свежие новости
Мурманского
морского
пароходства

- Любопытные
факты

- Обратная связь
с редакцией



ОФИЦИАЛЬНАЯ СТРАНИЦА
ГАЗЕТЫ «АРКТИЧЕСКАЯ ЗВЕЗДА»