



Пароходство - моя жизнь

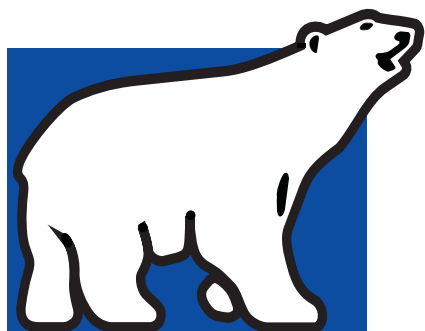
26 лет Владимир Николаевич работает в Мурманском морском пароходстве. Большие четверти века или почти полжизни, учитывая, что в феврале ему исполнилось 60.

→ Стр. 4-5

Женщины на флоте - мифы и реальность

Отношение к женщине на флоте всегда было неоднозначным. Много примет и суеверий связано с женским присутствием на корабле, в некоторые из которых и в настоящее время продолжают верить многие моряки. Откуда это пришло? Почему так прижилось мнение о неизбежном несчастье для судна, если на нем присутствует женщина?

→ Стр. 6



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 2
(7678)

27 февраля
2015



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

А. М. Медведев: «Прогнозы сбываются, но мы к этому готовы»



В период кризиса одной из самых уязвимых отраслей экономики является морской транспорт. И по данным международных аналитиков, морские перевозчики во всем мире переживают не лучшие времена. Какова ситуация в Мурманском морском пароходстве и чего ожидать коллективу в ближайшем будущем? На эти вопросы ответил генеральный директор компании А.М. Медведев.

→ Стр. 2

Топливо для «Приразломной»



В феврале танкер Мурманского морского пароходства «Варзуга» выполнил рейс по доставке дизельного топлива на МЛСП «Приразломная» из порта Мурманск, преодолев расстояние примерно в 550 миль. Груз, доставленный танкером, предназначен для функционирования самой платформы.

→ Стр. 3

«КРИЗИС - ЭТО ЕЩЕ И НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ, КОТОРЫЕ МЫ С ВАМИ ДОЛЖНЫ РАСКРЫТЬ»

11 февраля в правительстве Мурманской области состоялась ежегодная пресс-конференция губернатора Марины Ковтун. Основной акцент встречи был сделан на экономической ситуации в регионе и планах по антикризисному урегулированию.

Подводя итоги 2014 года, губернатор отметила, что область стала одним из лидеров выполнения майских указов президента РФ. «Мы даже забежали немножко вперед - темп роста заработной платы у нас в регионе превысил средний российский, - сообщила губернатор. - Нас на этот счет пожурили, и мы немного притормозим».

«Мурманская область является одним из 13 регионов, где минимальная заработная плата достигла уровня прожиточного минимума. Это тоже достаточно весомое достижение, и оно рождалось в переговорах, во встречах, и поэтому этот процесс не был конфликтным ни с работодателями, ни с профсоюзами», - сказала Ковтун.

Говоря о ситуации в стране, Марина Васильевна заметила: «Кризисы бывают разные, ничего в этом смертельного нет, как у больного - вначале кризис, а потом выздоровление. Давайте это так и будем расценивать».

И добавила: «Кризис - это признание того, что старые методы не действуют. Нужно менять отношение к работе, методы, способы управления, нужно меняться самим. То есть кризис - это еще и новые возможности, которые мы с вами должны раскрыть».

Отвечая на вопрос журналистки Анастасии Яковенко (РИА «Новости»), заинтересовавшейся, есть ли какая-то антикризисная программа, которая поможет мурманчанам пережить этот год, по-



скольку она лично, как мама троих детей, очень почувствовала на себе все последствия кризиса, губернатор сказала:

«В настоящий момент разработан проект плана мероприятий по обеспечению устойчивого развития экономики и социальной сферы Мурманской области в 2015 году. В нем три основных направления, соответствующих таким же пунктам плана федерального: повышение сбалансированности областного бюджета, активизация экономического роста, обеспечение социальной стабильности».

Марина Ковтун сообщила собравшимся представителям СМИ, что сегодня в приоритете у правительства РФ, а значит, и у региональных властей, - обеспечение высоких темпов экономического роста и, конечно, противостояние внешнему давлению.

Как отметила глава региона, одной из мер для активизации экономического роста станет снижение налоговой на-

грузки на бизнес. Уже в ближайшее время планируется предоставить двухлетние «налоговые каникулы» впервые зарегистрированным индивидуальным предпринимателям производственной, социальной и научной сферы, работающим на упрощенной или патентной системе налогообложения. «В первую очередь «налоговые каникулы» коснутся тех, кто будет давать рабочие места и производить что-то здесь, у нас на территории». На федеральном уровне будет принят ряд изменений налогового законодательства - по уменьшению объема налогообложения. Это снижение ставок по упрощенке с 6 до 1%, снижение ставки для бизнеса, применяющего единый налог на вмененный доход, с 15 до 7,5%.

Подробнее об этом читайте на стр. 2.

Наш
хронограф



Март - 40 лет назад (1975) учреждена регулярная линия по перевозке апатита Мурманск - Росток.

«КРИЗИС - ЭТО ЕЩЕ И НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ, КОТОРЫЕ МЫ С ВАМИ ДОЛЖНЫ РАСКРЫТЬ»

(Начало на стр. 1.)

«Могу сказать точно, что уменьшения налогов в бюджет от крупного бизнеса мы не планируем, - заявила Ковтун. - Не прогнозируют уменьшения поступлений и крупные промышленные предприятия, они об этом заявили. Поэтому сосредоточиться мы должны на поддержке малого бизнеса. И у нас здесь есть целый арсенал инструментов. Разработан комплекс мер поддержки малого бизнеса - это кредиты, микрозаймы, поддержка социально ориентированных предприятий. Мы получили 855 миллионов на поддержку малого бизнеса».

Губернатор уверила, что все меры поддержки, которые получали жители нашей области, будут сохранены в полном объеме. «Нам важно сохранить все социальные гарантии, - подчеркнула губернатор. - Мы должны исполнить свои обязательства, и поэтому влезли в долг. Если бы мы не брали коммерческих и бюджетных кредитов, то не выполнили бы майских указов, у нас бы возникло социальное напряжение, которого мы допустить не могли. Нам это далось нелегко, на начало года государственный долг области сложился в 20 миллиардов рублей - это более половины доходов областного бюджета».

Что касается цен на продукты, то там, где возникнет немотивированное повышение цен по группе товаров первой необходимости, - будут приняты меры жесткого реагирования. «С каждым случаем мы конкретно разбираемся», - уверила глава региона. По словам Ковтун, будет реализована «дорожная карта» по содействию импортозамещению в области. «У нас богатая аквакультура, и мы полностью обеспечиваем себя рыбопродукцией и будем обеспечивать. Несколько хозяйств в области выращивают рыбу - лосося, форель, осетра».

Кстати, к ответу на вопрос о доступности цен на народную рыбку - мойву, подключился первый заместитель губернатора Алексей Тюкавин и сообщил, что на заседании территориального рыбохозсовета обсуждался вопрос стоимости мойвы, и наши рыбаки взяли на себя обязательства с каждого судна определенный объем мойвы давать нашим оптовикам по стоимости не более чем 20 рублей за килограмм. Это притом что оптовики из Питера или Москвы сегодня готовы покупать мойву по 60 рублей за кило. «Мы договорились, что в марте во время проведения выставки «Море. Ресурсы. Технологии» будет организована ярмарка, где будет продаваться

мойва по низкой цене». Кроме того, будет заключено соглашение с «сетевиками» о минимальной накрутке, такой, чтобы стоимость килограмма рыбы для конечного потребителя не превышала 30-40 рублей.

Но сегодня главу региона больше всего беспокоит лекарственное обеспечение.

«Большинство лекарств - импортные, - сказала Ковтун. - Заместить их сразу невозможно. Поэтому правительство РФ приняло как первоочередную меру решение о выделении 16 миллиардов рублей на возмещение повышения стоимости лекарственных препаратов. Мы, субъекты, подтвердили, что этой суммы будет недостаточно, мы, безусловно, должны обеспечить доступность лекарственных препаратов. У нас 85 тысяч граждан, которые получают льготные лекарственные препараты. На эти цели из бюджета региона планируется направить 600 миллионов рублей».

Отвечая на вопрос, не изменила ли «Роснефть» свои планы касательно инвестирования в регион, Марина Ковтун сообщила, что нет. «Недавно состоялась встреча президента РФ Владимира Путина и главы «Роснефти» Игоря Сечина, последний как раз и подчеркнул, что в Мурманской области продолжится работа по созданию одной

из логистических баз по обеспечению шельфовых проектов, и планы свои «Роснефть» не откладывает, даже несмотря на экономическую ситуацию».

Не могли журналисты не вспомнить громкие скандалы в конце прошлого года, связанные с разоблачением руководителей «Водоканала» и «Росприроднадзора». На вопрос, сможем ли мы когда-нибудь полностью искоренить коррупцию, Ковтун ответила следующее: «До конца еще ни одной стране этого не удавалось. Опасность не в том, что берут, а опасность в том, что они развращают тех, с кем работают. Это как метастаза. У меня к этому презрение и абсолютная нетерпимость, считаю это одним из самых страшных преступлений. Чем больше будет выявлено таких актов, тем чище будет в области». В связи с этим Марина Ковтун вспомнила недавние слова президента, который сказал, что нужно поумерить аппетиты тех, кто кормится от бизнеса. Ведь сегодня еще есть такие «рудименты прошлого». Но они являются очень тяжелым бременем, и с ними нужно бороться.

Подготовила Ирина ЮСУПОВА
Фото автора.

АКТУАЛЬНО

А. М. Медведев:

«ПРОГНОЗЫ СБЫВАЮТСЯ, НО МЫ К ЭТОМУ ГОТОВЫ»

В период кризиса одной из самых уязвимых отраслей экономики является морской транспорт. И по данным международных аналитиков, морские перевозчики во всем мире переживают не лучшие времена. Какова ситуация в Мурманском морском пароходстве и чего ожидать коллективу в ближайшем будущем? На эти вопросы ответил генеральный директор компании А. М. Медведев.

- Александр Михайлович, в январе индекс Baltic Dry, отражающий стоимость перевозок сухих грузов, снизился до рекордного уровня. Каким-то образом это повлияло на экономическую ситуацию в пароходстве?

- Сегодня все информационные издания, которые занимаются анализом ситуации в морском судоходстве, обращают внимание, что стоимость фрахта на балкерном рынке во всех секторах находится на исторически низком уровне. Судовладельцы из последних сил пытаются удержаться на плаву. Наблюдается снижение заказов на строительство новых судов: исходя из последних данных, в янва-



ре 2015-го количество заказов составило всего 20 процентов от объемов 2013, 2014 годов. Что подтверждает мои слова о переизбытке тоннажа на рынке, то, о чем я говорил в предыдущих интервью. По нашим

оценкам, рынок не восстановится, пока лишний тоннаж не уйдет, и в лучшем случае это случится в 2016 году, но никак не в 2015-м.

Да, Мурманское пароходство ощутило влияние кризиса. Экономическая ситуация в отрасли напрямую отразилась на нас. Из-за снижения фрахтовых ставок на наших традиционных перевозках снизились доходы. Перспектива такова, что, если нам удастся сохранить объемы работ на Севере, мы сможем справиться со сложившейся ситуацией.

- ММП - топливоно-зависимая компания. Благоприятствовало ли снижение цен на нефть финансовому состоянию пароходства?

- Снижение стоимости bunkerного топлива в некоторых случаях подтолкнуло нас к увеличению скорости движения флота, для того чтобы увеличить обороты денежных поступлений.

- Мурманское морское пароходство, как и многие крупные компании, имеющие незакрытые кредитные обязатель-

ства в иностранной валюте, с падением курса рубля столкнулось с серьезными финансовыми трудностями. Что делается менеджментом компании для стабилизации ситуации?

- Доходы компания получает как в иностранной валюте, так и в рублях. С учетом девальвации рубля ММП комбинирует расстановку флота на заграничных перевозках и каботажных направлениях.

- В конце прошлого года, делая прогнозы на 2015 год, вы говорили, что нужно готовиться к худшему. Насколько сбываются ваши предсказания и чего ожидать коллективу пароходства в ближайшие месяцы?

- Прогнозы сбываются, вы это видите сами. Коллектив был подготовлен - это не было для нас неожиданностью. В течение нескольких последних лет мы работаем в реальных рыночных условиях и предпринимаем мероприятия, которые позволят нам пережить этот спад с минимальными для нас потерями.

Беседовала Ирина ЮСУПОВА.



Дорогие наши женщины!
От имени Правления и всего мужского коллектива Мурманского морского пароходства поздравить вас с самым светлым, весенним, самым женственным днем - 8 Марта!

От всего сердца желаем вам море радости, океан цветов, крепкого здоровья, неиссякаемой красоты, любви, постоянного внимания и заботы, семейного благополучия и новых творческих успехов в вашей работе!

Генеральный директор ОАО «ММП» А.М. Медведев.





ТОПЛИВО ДЛЯ «ПРИРАЗЛОМНОЙ»

В феврале танкер Мурманского морского пароходства «Варзуга» выполнил рейс по доставке дизельного топлива на МЛСП «Приразломная» из порта Мурманск, преодолев расстояние примерно в 550 миль. Груз, доставленный танкером, предназначен для функционирования самой платформы.

Напомним, что добыча арктической нефти на Приразломном месторождении началась еще в прошлом году. Как сообщает пресс-центр ООО «Газпром нефть», в первый год промышленной разработки месторождения суммарно на нем добыто около 300 тысяч тонн нефти. В начале января потребителям Северо-Западной Европы был отправлен

четвертый танкер дедвейтом 70 тысяч тонн с грузом сырой нефти Приразломного месторождения.

В настоящее время на месторождении эксплуатируется одна добывающая скважина. В 2015 году планируется начать эксплуатацию нагнетательной и поглощающей скважин, а также бурение еще четырех скважин.

РАБОТА В САБЕТТЕ

Продолжается работа судов ММП в порту Сабетта. Очередную партию топлива в строящийся порт доставил танкер «Индиго». Это второй рейс судна с декабря 2014 года.

Продолжает выгружать грузы в порту Сабетта теплоход «Новая Земля». На подходе к полу-

острову Ямал «Павел Вавилов». Заканчивает погрузку в Архангельске т/х «Капитан Данилкин». Планируется, что в начале марта он прибудет в Сабетту с партией генерального груза.

Фото т/х «Новая Земля» предоставил боцман Валерий Радивилко.



Из репортажа Дмитрия Киселева (источник-VESTI.RU, февр. 2015 г.)

«А еще 12 лет назад здесь не было ни души. Сейчас в Сабетте уже 7 тысяч человек. И будет как минимум в два раза больше. Дома здесь строят на высоких железных сваях. Их углубляют на десятки метров вниз, чтобы летом, когда оттаивает верхний слой земли, фундамент не разрушался. Общежития для рабочих обшивают яркими панелями - для поддержания хорошего настроения...»

Сабетта сегодня - это уже полноценный город. И несмотря на то, что сейчас здесь температура минус 50, работа идет полным ходом 24 часа в сутки».



ПАМЯТИ АЛЕКСАНДРА СУХОТИНА

Такое мне выпало вос-
кресенье, что в этот день
неожиданно получил тра-
гическое известие о кон-
чине бывшего наставника
из электрослужбы паро-
ходства Александра Сухоти-
тина...

Сообщение из Ивана-
Франковска прислал колле-
га, ветеран флота, бывший
старший электромеханик Борис Спи-
ридонов. Конечно, «Арктическая
звезда» непременно сообщит об
ушедшем из жизни нашем товарище.
Но, к сожалению, газета выходит
лишь раз в месяц. Тем не менее моря-
ки узнают о Сухотине как о добрей-
шей души человеке, посвятившем
жизнь морской профессии, о долгой
совместной работе с коллегами, об-
щении с мурманскими друзьями и то-
варищами. Увы, ничто не вечно под
луной, но это известие сжало сердце,
вызывая боль и печаль...

Прежде всего хочу выразить собо-
лезнование родным, близким и знако-
мым Саши Сухотина. В том числе со-
трудникам технической службы и
электроотдела пароходства, тем, кто
трудились с ним долгие годы раньше и
в последнее время.

Я знал Сухотина еще с арктическо-
го училища, его первого морского
учебного заведения, хотя и был он на
курс старше. В шинели, плотный че-
ловек с доброй улыбкой и приветли-
вым взглядом. Прошли годы, и Алек-
сандр после походов по морям и оке-
анам уже инженер-наставник элек-
трослужбы.

Да, он много успевал как на рабо-
те, так и в личной жизни. Александр
Михайлович сумел окончить и выс-
шую мореходку. Теперь мы чаще
встречались на судне, где довелось
работать, и Сухотин приходил с ин-
спекторской проверкой. Или в каби-
нете технической службы при сдаче
очередной аттестации. Александр
Михайлович по-прежнему был при-
ветлив и учтив, но... как и положено
в его должности, строго интересовался
состоянием электрооборудования
и проблемами эксплуатации.

Но так устроена жизнь, что мы
встречались с Александром не только
по делам службы на флоте, но и в
быту. Я приглашал его к себе домой, в
мою новую однокомнатную квартиру.
Иногда встречаясь, мы о многом
вспоминали, беседуя за чашкой кофе
и рюмкой коньяка. Однажды, когда я



уходил в море, мне долж-
ны были установить в
квартире телефон, о чем
известили специальные
службы. Так что же де-
лать? Оставалось просить
Александра побыть в это
время у меня дома.

Да, он пошел навстре-
чу, сумел договориться на
работе и уладить дело с
телефоном.

Я хочу этим лишь подтвердить
добрый и сердечный характер Алек-
сандра Михайловича. Сказался он и
на работе Сухотина в электроотделе,
где ему довелось много лет трудить-
ся. Посещая с проверкой рудовоз
«Ургенче» в середине 70-х годов,
Александр Михайлович предлагал
мне должность второго электромеха-
ника на дизель-электроходе «Обь»,
уходящем в Антарктиду. За что я бла-
годарил Сухотина, но отказ мотиви-
ровал продолжительной работой... на
дизель-электроходе «КуйбышевгЭС».
Хотелось поработать самостоятельно
и на теплоходе.

Такого же хорошего мнения о нем
и моряки, с кем Сухотину довелось
встречаться по службе и в обычной
жизни.

Будучи на курсах повышения ква-
лификации в Питере, я встречался с
преподавателем Юрием Ивановичем
Акуловым. Бывший моряк Дальнево-
сточного пароходства, автор несколь-
ких учебников, умнейший наш учи-
тель в мореходке и на курсах, он
вспоминал Сухотина. И просил меня
по возвращении в Мурманск обра-
титься к Александру Михайловичу с
просьбой. Акулову грозило увольне-
ние с работы... по возрасту. Юрий
Иванович просил у Сухотина хода-
тайства электрослужбы пароходства
перед министерством о продлении
Акулову рабочего стажа. И что же?
Все получилось, Юрий Иванович
продолжил свою деятельность как
преподаватель электрических дисци-
плин. Конечно, случилось это благо-
даря Александру Сухотину. Много
еще можно вспомнить о славных и
добрых делах Александра Михайло-
вича в земной жизни, которая по За-
кону Божьему навсегда покинула за-
мечательного человека.

Дорогой Саша, мы будем помнить
тебя и чтить светлую память! Пусть
земля тебе будет пухом...

Феликс ЦЫГАНЕНКО,
ветеран пароходства.
feliks@mail.ru



МЯСНЫЕ ПРОДУКТЫ МОЖНО ХРАНИТЬ И СТО ЛЕТ

Найти такой способ ученым подсказала находка членов команды арктических путешественников, возглавляемой Дмитрием Шпаро. В 1973 году, исследуя западное побережье полуострова Таймыр, они обнаружили продуктовый склад русской полярной экспедиции Эдуарда Толля, который был заложен в грунте вечной мерзлоты еще в 1900 году. Среди припасов оказались не только сухари, овсяная крупа, чай, шоколад, а и мясные консервы. На банках хорошо сохранилась надпись: «Пищевые консервы для войск», «Щи с мясом», «Порция на обед».

Доставленные на материк несколько образцов этой продукции, в том числе несколько банок консервов производства одной из петербургских фабрик пищевых продуктов, были тщательно исследованы специалистами научно-исследовательского

института проблем хранения Росрезерва. Пробы, сделанные учеными, показали, что «доисторические деликатесы» вполне пригодны для употребления. Так родилась государственная программа по исследованию возможности длительного хранения пищевых продуктов в условиях вечной мерзлоты, которая продолжается до сих пор.

В 1974 году группа специалистов института побывала на Таймыре. Из склада барона Толля для дальнейших исследований были взяты новые образцы заложенных здесь продуктов. Рядом с ним на такую

же глубину положили несколько видов современных продуктов советского производства. Через шесть лет экспедиция повторилась. Визиты на арктический полуостров ученые повторили в 2004 и 2010 годах. Тогда тоже была проведена выемка части прежних продуктов и закладка новых.

Сейчас в закладке, оставленной экспедицией Толля, остается еще несколько таких банок. Это единственные в мире уцелевшие образцы консервов такого возраста. Понятно, что ученые делают все возможное, дабы еще продлить их «жизнь». Банки хранятся в морозильнике при постоянной температуре минус 25 градус-
сов. В таких же условиях хра-

нят и образцы консервов, заложенных в грунт на Таймыре в 1974 и последующих годах посещения полуострова специалистами института.

По словам научного сотрудника инсти-
тута Сергея Белецкого, очередная экспеди-
ция ученых на Таймыр намечена на 2016
год. Снова будут взяты оттуда часть преж-
них продуктов и заложены новые. Потом
такую же процедуру проведут через десять
лет. А вся программа столь необычного
эксперимента будет завершена в 2050 году.

Ученые не без оснований надеются на
то, что полученные в ходе эксперимента
данные помогут решить весьма актуаль-
ную и в наши дни проблему длительного
сохранения продуктов питания.

Василий БЕЛОУСОВ,
член совета Ассоциации полярников
Мурманской области.



Владимир Кочегаров рассказал мне курьезный случай, недавно произошедший с ним. Приехав в Санкт-Петербург по делам, между встречами он прогуливался в районе набережной реки Мойки возле исторического здания, которому уже более 200 лет, и увидел вывеску «Учебно-тренажерный центр. Совкомфлот». Не мог начальник аналогичного учебного центра в Мурманске просто пройти мимо и не полюбопытствовать. «Кругом видеокамеры и кнопка вызова на воротах, - рассказывает он. - Я нажимаю на кнопку и слышу голос: «Что вы хотели?». Я в ответ: «Да вот, хотелось ваш тренажерный центр посмотреть». «А вы кто?» - «Я - Кочегаров из Мурманского пароходства». Тишина... «Заходите, мы вас знаем, слышаны».

26 лет Владимир Николаевич работает в Мурманском морском пароходстве. Больше четверти века или почти полжизни, учитывая, что в феврале ему исполнилось 60. За годы работы здесь в качестве педагога и руководителя вначале мореходной школы, а затем и центра подготовки и переподготовки кадров на его счету тысячи обученных курсантов, моряков, которые сегодня бороздят моря и океаны не только на судах пароходства, но и других флотов. Его хорошо знают многие начальники судоходных компаний и их замы как в Мурманске, так и в Москве, Санкт-Петербурге. Большинство из них выходцы из пароходства. Поэтому и в день своего рождения он то и дело принимал поздравления по телефону от бывших своих коллег, которые его не забывают.

- Вот, знаете, до 60 дожил и вроде врагов не нажил. А вот приятелей и друзей много по всей стране! - улыбается Кочегаров.

- Что для вас пароходство? - спрашиваю у него.

- Это моя жизнь! - не раздумывая, отвечает он.

РАСТИЛИ ЭЛИТУ ФЛОТА

В сентябре 1988 года мореходная школа ММП приняла своих первых курсантов. Она была призвана готовить матросов, мотористов-матросов, электриков-матросов, матросов-докеров, газомотористов-газоэлектросварщиков, мотористов-токарей, трюмных машинистов и машинистов для атомных ледоколов, поваров, официантов и многих других рабочих для флота пароходства. Принимали тех, кто имел достаточный возраст, чтобы работать в экипажах, - после окончания десятилетки и службы в армии.

- Таких школ в Советском Союзе было 20. Все они были при пароходствах. И существовали до начала 90-х годов. До сих пор считаю, что элита российского морфлота - это выходцы из советских мореходных школ.

Школа предъявляла повышенные требования к кандидатам. Учебная программа была жесткая, она утверждалась на уровне министерства. К примеру, матросов вместе с плавпрактикой готовили минимум год, 7-8 месяцев науки, а потом обязательная стажировка в экипажах, - вспоминает Кочегаров.

Четыре корпуса школы были возведены трестом «Мурманскморстрой» по заказу пароходства. Здесь были обширные аудитории, рассчитанные на большое число учащихся, библиотека с читальным залом, спортивный зал, общежитие на 600 человек, производственные мастерские. По тем временам - с размахом!

Помощь в оснащении оборудованием оказывали тогдашние структуры пароходства - судоремонтный завод, база ледокольного флота, экспедиционный отряд АСПТР. В мастерских были все группы станков - и токарные, и фрезерные, и сверлильные, и даже гайко- и болтонарезные.

Первым начальником школы был назначен Владимир Петренко. В помощь ему на-



правили Володю Кочегарова, устроившегося в ММП за несколько месяцев до открытия. В свои 33 года он стал вторым лицом мореходной школы - заместителем начальника по учебно-производственной работе. А уже спустя несколько месяцев и ее руководителем.

Молодой, энергичный и перспективный Владимир Кочегаров имел подходящую квалификацию и солидный стаж за спиной. Хлебнул достаточно опыта на флоте, где он прошел путь от машиниста до второго механика. Уйдя на берег, в систему образования, более 7 лет трудился в профтехучилище, готовившем специалистов для рыболовного флота, где «дорос» до старшего мастера производственного обучения и даже успел в 30 лет получить нерядовую статусную награду - грамоту Государственного комитета РСФСР по профтехобразованию.

Руководить Кочегарову в пароходстве пришлось коллективом в 120 человек. Это были как молодые коллеги, начинающие свой трудовой путь, так и те, кто к тому моменту давно работал в пароходстве, были гораздо старше руководителя, имели заслуги и почести. Морскую науку преподавали курсантам настоящие морские волки - опытные капитаны, старпомы, старшие механики, чьи имена вошли в историю флота и компании. Это Василий Пронин, Григорий Петухов, Петр Стронин, Александр Хромушкин, Вячеслав Ириков, Леонид Савчук, Павел Бутусов и многие другие. Было не просто, но сейчас Кочегаров не вспоминает о трудностях, а говорит: «Мы молодыми были, все как-то получалось!»

ПАРОХОДСТВО - МОЯ

Сегодня, спустя годы, рассказывает, что мало что в его сознании поменялось в идеологическом плане.

- Я так и остался «совком». Мы многое из Маркса приняли, но не все. Помните, как в песне поется: «Я не хочу судьбу иную, мне ни за что не променять ту заводскую проходную, что в люди вывела меня».

КОЛЛЕКТИВ - ОДНА КОМАНДА!

После закрытия мореходной школы Кочегаров работал на учебно-тренажерном судне «Колпино» до тех пор, пока оно не исчерпало свой ресурс. По словам Владимира Николаевича, нынешнее руководство компании с пониманием отнеслось к проблеме изношенности корпуса судна. Несмотря на сложные времена, тренажерный комплекс не закрыли, а перебазировали в другое место. Так и возник нынешний центр подготовки и переподготовки кадров, который и по сей день работает в здании на Портовом проезде, 31а, возле морского вокзала.

- Сегодня здесь работает 12 человек, - говорит Владимир Николаевич. - Среди них есть те, кто со мной с первого моего дня в пароходстве, еще со времен мореходной школы, это мастер производственного обучения Сергей Пенечко. Считаю, что все мы - одна команда. Наши работники с душой относятся к общему делу. Этому подтверждением служит бережное отношение к имуществу, к кабинетам, тренажерам. Мы сами делаем сезонные ремонты, штукатурим, красим своими силами, делаем профилактику камер, дымового лабиринта, бассейна.

СПОРТ ДЛЯ НАСТОЯЩИХ МУЖЧИН

Донкерман Сергей Сафронов, который во время нашей беседы с Кочегаровым находился в его кабинете, - бывший ученик Владимира Николаевича. Как раз в этот

день после очередного рейса пришел навестить своего преподавателя.

- Сергей из моего первого выпуска, - представил бывшего ученика Кочегаров. - У нас он уже не работает. Но мы до сих пор дружим. Бывает дружба и между учеником и преподавателем! Ко мне многие ребята-выпускники приходят. Сергей, наверное, чаще всех, практически после каждого рейса забегает.

- Владимир Николаевич не только грамотный специалист, но и как человек хороший. Ему можно в любое время позвонить, он никогда не откажет в помощи и совете, - говорит Сергей, объясняя свою многолетнюю дружбу с Кочегаровым. - Он ведь о себе много не расскажет, а ведь Владимир Николаевич не только в профессии, но и в спорте состоялся. Его в Мурманске знают многие спортсмены.

Интересуюсь, о каком виде спорта идет речь, и, к своему удивлению, слышу в ответ: бокс.

- Мужчина ведь должен чем-то заниматься, - как бы оправдываясь, говорит Владимир Кочегаров. - Спорт помогает быть сильным.

Заниматься спортом он начал еще со школьной скамьи, занимал призовые места на соревнованиях. И хотя после 25 лет перестал участвовать в состязаниях, но еще долго его приглашали на турниры в качестве рефери.

Даже сегодня на лацкане его пиджака красуются два значка - ветеран пароходства и ветеран бокса, которыми он гордится. «А лишние нам не нужны!» - улыбается Кочегаров.

- Наверное, поэтому вы и по жизни борец? - спрашиваю у Владимира Николаевича, прослышав про его напористость и принципиальность в решении производственных задач.

- Возможно, я строгий руководитель и требовательный преподаватель. Так я ведь понимаю, что у нас нужно всего добиваться. Если не добьешься, потом вину будешь чувствовать всю жизнь.

И добавил:

- На первом месте у нас жизнь человека. От этого напрямую зависит и правильная эксплуатация судов. По роду своей деятельности сталкиваешься с результатами работы.

Он рассказал, что иногда приходят люди, работавшие на судне, на котором произошла авария.

- Разговариваешь с ними, выясняешь последовательность их действий, - говорит он. - Если все выполнено правильно - чувствуешь удовлетворение. А бывали случаи, когда смотришь в глаза человека, обучавшегося у тебя, у него дети утонули. И понимаешь, что ты его абсолютно всему научил, на 100 процентов, и тебя никто не винит в случившемся, но ты эту вину сам находишь.

Таких случаев мало. Флот - относительно безопасный вид транспорта. Сравнить хотя бы с автомобильным, где ежегодно гибнут десятки тысяч людей. На флоте гибель людей - редкость, но и эти трагические исключения отравляют существование всем тем, кто участвует в процессе подготовки моряков.



ЖИЗНЬ

МОЯ СЕМЬЯ - МОЙ ТЫЛ

- Откуда вы черпаете вдохновение?
- Из дома, семьи, - говорит Владимир Николаевич.

Семья у Владимира Николаевича большая. Самые близкие - жена, двое детей - сын и дочь. Кстати, дочь пошла по стопам



отца - работает в министерстве транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области.

А самый маленький домочадец - кот Понтий редкой породы корниш-рекс. Он в семье появился недавно, но у хозяина в любимчиках.

И еще у Кочегарова большое число родственников, которые не только в Мурманске, но и в Сибири, в Подмосковье и даже за рубежом. Вот один брат, двоюродный, в Англии живет, профессор, у него своя кафедра в университете, большой дом в Глазго.

Кочегаров - коренной мурманчанин:

- Наша семья на этой земле живет уже почти 100 лет. Отец матери был путейцем, приехал в Мурманск строить железную дорогу, за что получил орден Ленина. Так здесь и остался. Другой дед, со стороны отца, был моряком, ходил на рыболовецких судах, в ВОВ воевал в морской пехоте на Рыбачьем, а после опять на гражданский флот. Думаю, это от него я унаследовал любовь к морю. А вот от матери, которая до конца своих

дней была школьной учительницей, - тягу к образовательному процессу. Зов крови, от него никуда не деться!

А еще Владимир Николаевич признается, что хорошее настроение и заряд бодрости получает от спланированного отдыха. Больше свободного времени старается уделять физическим нагрузкам. В выходные по утрам - пробежка или катание на лыжах. Во время отпуска не упускает времени, чтобы покопаться в земле. Говорит, что летом в Белоруссии, где у них с женой небольшое хозяйство, с огорода его не выгнать. Немного работы, зато потом - масса удовольствия. Свои огурчики, помидорчики, картошечка. А что еще для счастья надо?!

Ирина ЮСУПОВА.
Фото редакции и из архива В. КОЧЕГАРОВА.



К ПАМЯТНОЙ ДАТЕ

ПОЛЯРНАЯ ОДИССЕЯ: ЗОЛОТАЯ ТРОСТЬ

Порт Монреаль - триумф человеческого гения, технической изобретательности, которые за период около четырех столетий превратили мелководный бассейн, 1600 км вглубь страны, доступный для больших судов только в теплые месяцы, в высокодифференцированный, круглогодичный морской порт мирового класса. Монреаль сегодня прочно удерживает первое место по контейнерообороту и второе место по переработке генеральных грузов на восточном побережье за тридцатой параллелью. Две исторические вехи наиболее полно охарактеризовали современный облик и достижения монреальского порта: 150-я церемония награждения известной Золотой тростью и 25-я годовщина круглогодичной навигации в 1989 году.

Юбилейную Золотую трость завоевал капитан советского контейнеровоза «Николай Голованов» Владимир Пимушкин (Балтийское морское пароходство), первым приведший первого января свое судно в монреальский порт из Роттердама через суровые воды штормовой Атлантики, в тяжелых ледовых условиях Святого Лаврентия и в острой конкурентной борьбе, оставив позади шесть судов под другими иностранными флагами.

Традиция награждения Золотой тростью, история которой имеет глубокие корни, является живым воспоминанием прошлого, когда ледовая мощь Святого Лаврентия намертво запечатывала Монреаль от остального мира на долгие зимние месяцы.

И появление первой мачты в году на горизонте, за излучиной реки, пробуждало чувство национальной гордости, радости и веселья, что было сродни обряду празднования весны. Этим открывались имеющие для колонии решающее значение торговые связи, и город, в свою очередь, как центр торговой жизни, вызывал деловое оживление по всему протяжению реки.

Кто-то может сказать, что начало круглогодичной навигации между портами Западной Европы и Монреалем в 1964 году

по логике вещей привело к ликвидации обычая знаменовать прибытие первого торгового судна. Однако несомненным является то, что продолжение ежегодной церемонии имеет огромное значение как сохране-



ние глубокой традиции и напоминание судовладельцам всего мира, что порт Монреаль открыт для навигации и торговли круглый год.

И неизбежным является тот факт, что порт вносил и вносит огромный вклад в течение нескольких столетий в превращение поста пушной торговли в сверкающую международную метрополию. Как бы то ни было, ежегодное ознаменование начала судостроения открывает всегда новую страницу в истории монреальского порта.

Нет точных данных, когда впервые портовые власти начали награждать ежегодным трофеем капитанов океанских судов, безостановочно достигших Монреаля в начале навигационного сезона.

Но общепринято считать, что обычай берет начало с 1840 года, спустя 10 лет после образования Портовой Комиссии в 1830 году.

Идея, очевидно, принадлежала третьему председателю Комиссии МакКензи и его коллегам Трау и Ланну, которые учредили приз для стимулирования европейских судовладельцев к установлению регулярных связей с монреальским портом и поощре-

ния капитанов, приведших свои суда по реке Святого Лаврентия первыми в новом году.

Первоначально, когда приз был учрежден, Канада торговала только с Европой, и Портовая Комиссия полагала, что трофей будет способствовать развитию трансатлантического бизнеса. Много позднее, когда некоторые суда стали прибывать с восточного побережья и даже с Южной Америки, власти вынуждены были вручать традиционный приз и капитанам, не пересекающим штормовую Северную Атлантику.

В нескольких случаях портовые власти принимали решение награждать даже двумя призами: один как официальный приз, другой - как поощрительный.

Известно, что первой ежегодной наградой был цилиндр (головной убор), который был заменен приблизительно 40 лет спустя на Золотую трость. К сожалению, точную дату также установить невозможно.

Форма трости изменялась из года в год. Победители получали обычно прямую трость, но в зависимости от моды иногда использовалась и трость с изогнутым набалдашником.

Портовые власти имели обыкновение заказывать трости двух типов, что позволяло капитанам сделать выбор.

Сегодняшний трофей - это элегантная церемониальная трость, изготовленная из твердых пород дерева и покрытая темно-коричневым лаком. Около 78 сантиметров длиной, ее гладкий прямой стержень переходит в расширяющийся конусом золотой набалдашник.

14-картатный золотой набалдашник, около 14 сантиметров высотой и 3,5 сантиметра в диаметре широкой части, увенчан рельефным гербом Канады, инкрустированным эмалью.

Круговая боковая надпись содержит: «Подарен портом Монреаль (имя капитана), капитану (название судна), первого океанского судна в порту в (год)».

Стоимость 3500 долларов, признание, известность и причастность к замечательной морской традиции делают Золотую трость порта Монреаль привлекательным призом для капитанов из многих стран мира.

С 30 апреля 1840 года этой награды удостоено более 150 капитанов. Первенство принадлежит английским мореплавателям, которым Золотая трость вручалась 113 раз. Канадские моряки занимают почетное второе место. Российским мореплавателям принадлежит третье место:

И эта добрая традиция многие годы сплачивает людей в судоходном сообществе во время года, когда такие встречи приобретают особое значение.

Василий ЛОБАН,
директор-распорядитель
Морфлот Фрейтлайнерс Лтд,
Монреаль 1985 - 1989 гг.
LVL1947-010189-Golden Cane

Год	Судно	Капитан	Морское пароходство
1966	д/э «Индирикка»	А. Пинежанинов	Мурманское
1968	т/х «Леонид Леонидов»	Р. Игрицкий	Мурманское
1969	т/х «Грумант»	М. Сиськов	Мурманское
1973	т/х «Павлик Ларишкин»	Э. Купри	Мурманское
1979	т/х «Юта Бондаровская»	С. Пустовойт	Мурманское
1980	т/х «Немирович-Данченко»	Ю. Коваленко	Мурманское
1984	т/х «Тимур Фрунзе»	А. Кулюс	Эстонское
1987	т/х «Надежда Обухова»	В. Зибров	Балтийское
1989	т/х «Николай Голованов»	В. Пимушкин	Балтийское



ЖЕНЩИНЫ НА ФЛОТЕ - МИФЫ И РЕАЛЬНОСТЬ

Отношение к женщине на флоте всегда было неоднозначным. Много примет и суеверий связано с женским присутствием на корабле, в некоторые из которых и в настоящее время продолжают верить многие моряки. Откуда это пришло? Почему так прижилось мнение о неизбежном несчастье для судна, если на нем присутствует женщина?

Возможно, это началось еще тогда, когда мореплаватели поклонялись Нептуну и Посейдону, богам, которым довелось испытать наибольшие неприятности именно от женщин. Может, поэтому ураганы и тайфуны, несущие смерть и разрушения, стали называть женскими именами. Возможно, суеверие пришло к нам от английских моряков. Слово «корабль», на английском языке «ship», женского рода, а моряки всегда одушевляют корабль, верят, что у корабля есть сердце и душа. Моряки были уверены, что женщина на корабле могла стать причиной лютой ревности со стороны «женщины-корабля», и тогда не жди пощады. Архангельские поморы также придерживались подобного мнения, считая плохой приметой, когда женщина интересовалась планами похода и сроками возвращения.

Проходили века, но в обществе моряков отношение к женщинам не менялось. Порой издавались законы, оскорбляющие женское достоинство. «Для женщин и свиной доступ на корабль Его Величества запрещен, если же они будут обнаружены на корабле, незамедлительно следует выбросить оных за борт», - гласил свирепый закон, принятый королем Дании в 1562 году.

В России к женщинам относились не столь жестоко, но даже в начале XX века уставы многих российских яхт-клубов запрещали принимать женщин в члены клуба. Однако наряду со стойким неприятием женщин на борту судна моряки продолжают называть свои корабли и яхты именами своих возлюбленных, полагая, что тем самым судно передается от возлюбленной ее чувства к моряку, и верят, что судно никогда его не подведет.

Так почему же не пускают женщин на флот? Может, причина в том, что женщины не способны в силу своих физических возможностей или, может, даже интеллект



туальных выполнять флотские обязанности? Или такие чувства, как мужественность, смелость, решительность, отвага, присущи прежде всего мужчинам? Фаддей Беллинсгаузен, Михаил Лазарев, Федор Ушаков, Павел Нахимов, Степан Макаров - да мало ли их было, известных и неизвестных, первооткрывателей, героев, порой ценой своей жизни принесших славу Отечеству. Но наша история знает немало примеров, когда и женщины становились знаменитыми учеными, путешественниками, а в лихие годы брали в руки оружие и воевали не хуже, а даже лучше мужчин.

В фильме «Гусарская баллада» актриса Лариса Голубкина блестяще сыграла роль кавалерист-девицы, прообразом которой была Надежда Дурова, прошедшая Отечественную войну 1812 года и принявшая личное участие во многих сражениях. А замечательный и трогательный фильм Станислава Ростоцкого «А зори здесь тихие» по произведению Бориса Васильева? Вспомним знаменитого капитана дальнего плавания Анну Щетинину, спасшую

от гибели тысячи людей из осажденного Таллина в августе 1941 года, и первую в мире женщину, покорившую космос, - Валентину Терешкову. Было много и других случаев, которые заслуживают внимания и уважения среди мужчин. Не могу не упомянуть о нашем мурманском ледовом капитане Людмиле Анатольевне Тибряевой. Имел честь работать с ней на транспортных судах. Долгие годы Людмила Анатольевна достойно и гордо несла звание капитана ОАО «Мурманского морского пароходства», а в настоящее время живет и здравствует на заслуженном отдыхе.

Что привлекает женщину в работе на флоте? Где тяжело всем, и мужчинам, и женщинам, потому что нельзя просто хлопнуть дверью, бросить свои обязанности и уйти куда хочется. У всех по-разному, кто-то приходит по велению сердца и призванию, кто-то посмотреть на неизведанную сторону жизни, кто-то женихов себе найти, кто-то заработать деньги. И чем больше будет таких причин, тем больше будет женщин на флоте, и флот вместе с ними станет еще лучше.

Любите женщину за грех, который
вынесла из рая.
А не за то, что лучше всех она готовит
и стирает.
Любите женщину за грусть, которую
от вас скрывает.
За то, что рядом с ней груз проблем
быстрее убывает.
Любите женщину за ум, который
и велик, и скромно.
За детского веселья шум, рассветным
утром в вашем доме.

Любите женщину за ночь, которую она
вам дарит,
И за желание помочь, когда смертельно
вы устали.
Любите женщину за лест, ласкающую
ваши уши.
И за бесценный дар небес - сарказмы
терпеливо слушать.

Любите в женщине мечту
и интригующую тайну.
Не унижайте красоту упрямой,
брошенной случайно.
Любите в женщине протест, как
любит слабых - победитель.
И просто так, за то, что есть она
у вас, - ее ЛЮБИТЕ!

К сожалению, не могу точно сказать имя автора этих строк, но стихи, по моему мнению, замечательные.

С наступающим праздником, дорогие
женщины!
Желаю вам здоровья и счастья
на долгие годы!
Желаю, чтоб в душах ваших не было
нечаяния!
Чтобы мужчины дарили вам цветы,
и пусть всегда рядом будут те,
кого вы искренне любите.

От имени всех мужчин, которые сейчас
в море.

Владимир ПАНТЕЛЕЕВ,
помощник капитана по РЭ
т/х «Иван Папанин».

От редакции
В следующем выпуске читайте статью
Владимира Пантелеева о старшем помощнике капитана т/х «И.Папанин» Елене Смирновой.



ФОТОРЕПОРТАЖ

Теплоход «Иван Папанин» в сезоне 2014-2015 гг.



19 февраля т/х «Иван Папанин» закончил выгрузку на станции Бхарати и отправился на индийскую станцию Майтри.

Предлагаем вашему вниманию фотографии, присланные нашим автором, Владимиром Пантелеевым, помощником капитана по РЭ т/х «Иван Папанин».





С ЮБИЛЕЕМ ВАС, УЧИТЕЛЬ!

80 лет исполнилось Евгению Васильевичу Тарасову. Стаж его работы в компании - 41 год. Более 15 лет он трудился начальником управления технической эксплуатации флота. За это время воспитал не одно поколение судовых механиков.

В Мурманское морское пароходство молодой специалист Евгений Тарасов пришел после окончания Рижской мореходной школы в 1958 году. Начиная в должности моториста, четвертого, третьего механика на теплоходах «Торос», «Капитан Афанасьев». На теплоходах «Донской»,

«Леонид Леонидов», «Звенигород», «Зареченск» он ходил вторым и старшим механиком.

С 1969 года Евгений Васильевич - групповой инженер-механик, механик-наставник, а в 1977 году был назначен начальником технической службы флота. Без отрыва от работы Тарасов заочно окончил Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О. Макарова, получив диплом инженера-механика по эксплуатации судовых силовых установок. За время работы Тарасов неоднократно поощрялся

начальником пароходства. Ему было присвоено звание «Лучший механик ММФ», он награжден знаком «Почетному работнику морского флота». В 1998 году Тарасову присвоено высокое звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».

Сегодня ветеран на пенсии. Живет в Мурманске. Поздравить юбиляра с 80-летием пришли работники управления технической службы флота. От имени коллектива пароходства они вручили Евгению Васильевичу подарок.

Валентина КАРЕПОВА.
Фото автора.



Поздравляем вас, коллеги!

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

Дмитриев Александр Сергеевич - матрос 1-го класса танкера «Варзуга»;

Шкарупина Юлия Михайловна - начальник отдела экспортно-импортных операций и таможенного оформления;

Сызганцев Александр Владимирович - 4-й механик т/х «Виктор Ткачев»;

Бахмутская Елена Владимировна - уборщик служебных помещений группы хозяйственного обслуживания здания на Портовом, 31а;

Ульянов Сергей Михайлович - ст. моторист-электрогазосварщик т/х «Капитан Свиридов»;

Черненко Анатолий Иванович - электромеханик т/х «Капитан Свиридов»;

Пахтусов Дмитрий Юрьевич - старший механик т/х «Заполярье»;

Якобчук Сергей Владимирович - моторист 1-го класса - матрос 2-го класса ПК-76;

Дядик Владимир Николаевич - 2-й помощник капитана т/х «Александр Суворов»;

Федотов Олег Викторович - боцман т/х «Северная Земля»;

Силютин Сергей Петрович - старший механик т/х «Северная Земля»;

Бабенко Александр Николаевич - боцман т/х «Виктор Ткачев»;

Кондратов Николай Алексеевич - матрос 1-го класса танкера «Натали»;

Литасова Валентина Леонидовна - буфетчик т/х «Александр Суворов»;

Чибирева Татьяна Григорьевна - повар 2-й кат. т/х «Юрий Аршеневский»;

Монахова Людмила Николаевна - старший бортпроводник т/х «Клавдия Еланская»;

Битус Анатолий Аркадьевич - старший механик танкера «Хатанга»;

Кочегаров Владимир Николаевич - начальник центра по подготовке и переподготовке кадров;

Пантелеев Владимир Васильевич - помощник капитана по РЭ т/х «Иван Папанин»;

Сладков Федор Михайлович - токарь-кладовщик-моторист 1-го кл. т/х «Клавдия Еланская»;

Ерофеев Борис Георгиевич - электромеханик т/х «Виктор Ткачев»;

Гончаров Геннадий Михайлович - боцман т/х «Виктор Ткачев»;

Игрицкий Руслан Борисович - капитан-наставник т/х «Капитан Данилкин».

Вам, родившимся в феврале 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).

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 85-летием

Большакову Александру Александровичу - ветерана труда, участнику трудового фронта во время Великой Отечественной войны, работавшую машинистом по стирке мехпрачечной, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 16 лет.

Василькову Серафиму Степановичу - ветерана труда, работавшую линотипистом в типографии № 5, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 22 года.

Волгина Василия Александровича - работавшего механиком на судах, проживающего в Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 29 лет.

С 80-летием

Гирфанова Рафаила Сахаповича - ветерана труда, работавшего боцманом на судах, проживающего в Новороссийске. Стаж его работы в пароходстве - 39 лет.

Кожушко Ивана Яковлевича - ветерана труда, работавшего мотористом на судах, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 25 лет.

Козлова Николая Яковлевича - ветерана труда, работавшего судовым поваром, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 34 года.

Лобанову Лидию Ивановну - ветерана труда, работавшую буфетчицей на судах, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 33 года.

С 75-летием

Максимишину Раису Афанасьевну - работавшую стрелком военизированной охраны, проживающую в Краснодарском крае. Стаж ее работы в пароходстве - 9 лет.

Шанину Надежду Пантелеевну - работавшую буфетчицей на судах, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 29 лет.

Чунина Юрия Дмитриевича - ветерана труда, работавшего начальником радиоцентра, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 36 лет.

С 70-летием

Галкина Владимира Васильевича - ветерана труда, работавшего в Мурман-

ском пароходстве инженером электрорадионавигационной камеры, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 26 лет.

Тарасову Людмилу Васильевну - ветерана труда, работавшую музыкантом в детских садах, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 27 лет.

Юрова Юрия Ивановича - почетного работника морского флота, работавшего боцманом на судах, проживающего в Архангельске. Стаж его работы в пароходстве - 30 лет.

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



Память об ушедших

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

С глубоким прискорбием сообщаем, что 28 января 2015 года в Мурманске на 90-м году ушла из жизни **Сизова Антонина Васильевна**, работавшая воспитателем детского сада № 54. Стаж ее работы в компании - 22 года.

29 января в Мурманске на 75-м году ушел из жизни **Андреев Виталий Иванович**, работавший электромехаником в от-

деле АСУ (ИБЦ). Стаж его работы в компании - 31 год.

1 февраля в Мурманске на 75-м году ушел из жизни **Малышев Игорь Федорович** - почетный полярник, ветеран труда, работавший матросом плавсостава пароходства. Стаж его работы в компании - 35 лет.

1 февраля в Санкт-Петербурге на 78-м году ушел из жизни **Смирнов Николай Федорович** - ветеран труда, работавший начальником бюро отдела АСУ (ИБЦ). Стаж его работы в компании - 20 лет.

1 февраля в Мурманске на 94-м году ушла из жизни **Пономарева Антонина Степановна**, участник Великой Отече-

ственной войны, ветеран труда, работавшая в должности наборщика типографии № 5. Стаж ее работы в компании - 23 года.

5 февраля в Мурманске на 55-м году ушла из жизни **Дегтерева Татьяна Викторовна**, работавшая инженером-конструктором конструкторского бюро. Стаж ее работы в компании - 30 лет.

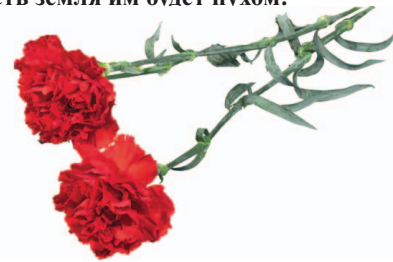
6 февраля в Мурманске на 77-м году ушла из жизни **Храмцова Нина Ивановна** - уборщица административно-хозяйственной службы. Стаж ее работы в компании - 21 год.

8 февраля в г. Старый Оскол на 76-м году ушел из жизни **Сухотин Александр Михайлович**, почетный полярник, работавший в должности механика-наставника - начальника отдела электрооборудования управления технической эксплуатации

флота. Стаж его работы в пароходстве - 38 лет.

20 февраля в Мурманске на 63-м году ушла из жизни **Загородняя Елена Григорьевна**, работавшая техником в отделе АСУ (ИБЦ). Стаж ее работы в компании - 25 лет.

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





ГОД МЕХАНИКА

В целях повышения заинтересованности работников в высокопроизводительном труде, выявления технического потенциала персонала, формирования кадрового резерва Мурманское морское пароходство объявляет 2015 год - «Годом механика».

В рамках «Года механика» в пароходстве в течение года будут проведены корпоративные конкурсы:

- «Конкурс рационализаторских предложений по организации работы механиче-

ской и электромеханической службы на судах»,

- «Лучший механик компании»,
- «Лучший по профессии молодой специалист»;

- конкурс профессионального мастерства для 3-4-х механиков.

Конкурс предложений будет проходить в течение года с объявлением результатов в декабре 2015 года.

Итоги конкурсов «Лучший механик компании», «Лучший по профессии молодой

специалист» будут подведены уже в июле нынешнего года. А результаты конкурса профессионального мастерства для механиков объявят ко дню рождения компании (к 22 сентября).

Победители конкурсов награждаются денежными призами и дипломами, всем участникам будут вручены памятные подарки.

Экспертный комитет представляют: главный инженер пароходства А.Е. Дегтерев, его заместитель Н.Н. Екимов, на-

чальник УТЭФ С.Ю. Никульшин, заместитель начальника УТЭФ О.И. Болятинский, начальник СБМ А.А. Глазунов, заместитель начальника конструкторского бюро Ю.М.Клоков. Координатор конкурса - ведущий специалист УТР Ольга Хабарова.

В следующих выпусках мы опубликуем положения конкурсов, объявим детали предстоящих мероприятий. Также в «Арктической звезде» появится цикл статей, посвященных механикам компании.



СОСИСКИ ГОРЯЧИЕ

Ежегодные освидетельствования Регистром - всегда напряженка. Знаем, что оборудование, в общем-то, в порядке (кто же будет работать на неисправном). Но все-таки. Инспектор, если захочет, всегда может к чему-нибудь придраться. А без документа о пройденном освидетельствовании в море не выпустят.

Инспектировать пришел Иван Васильевич. Грамотнейший инженер. От него ничего не скроешь. Но и он понимает, раз вызвали на освидетельствование, то ничего серьезного скрывать от него не будут. А у нас все-таки мандраж. Надежда на психологию. Иван Васильевич был, как говорится, не равнодушен... Но тонкость была: ни в коем случае не угощать ДО. Тогда он звереет и может много чего написать по результатам. А вот намекнуть - это, пожалуйста. Но - не словами!

А так: сидит инспектор за столом в кабине, готовит бумаги, а в спальне тихо звякают пустые стаканы. И ежу понятно - готовимся.

Стол накрыли у главного механика (на электроходах так официально «деда» именovali). Картошечку с камбуза принесли, дымятся. Дымятся в глубокой миске и аппетитные розовые сосиски. Хорошо сидим!

«Дед»:
- Я сейчас сосисочек горяченьких принесу!



И ушел в спальню, прикрыв за собой двери. Я насторожился: неужели у него там электроплитка?! Как старший электромеханик я отвечал не только за электробезопасность, но и за пожаробезопасность бытовых приборов. Электроплитки были запрещены категорически! Это ведь не те, сегодняшние, где нагреватель в безопасном элементе. Тогда это была открытая спираль в керамическом лабиринте.

Надо проверить! Встал из-за стола под удобным предлогом - за спальней был санблок. Зашел в спальню - ничего подозрительного. Открыл дверь в санблок, там унитаз и рядом - ванна. Наполнена доверху горячей водой, в которой розовыми тушками плавают сосиски. Рядом коврик, чтобы их отлавливать.

В задумчивости вернулся я за стол. До конца протокольного мероприятия закусывал шпротами. Из жестяной баночки.

КАША ОТ БОЦМАНА

Давно это было. Прилетел в Архангельск на ледокол «Капитан Мелехов». После первой ночной вахты собрались в столовой почаевничать. В те времена питание было скудным. Ночью - чай да хлеб. Сидим. Сдавший вахту механик мечтательно:

- Эх, пожрать бы сейчас чего-нибудь...

Моторист Петя с готовностью:

- А я сейчас принесу!

Выскочил из столовой, через минуту возвращается, в руках тазик эмалированный. С гречневой кашей. Холодная, правда, но судя по запаху, там когда-то и тушенка присутствовала.

- Где раздобыл?

- У боцмана.

Меня этот диалог не заинтересовал. Ну у боцмана так у боцмана. В начале морской

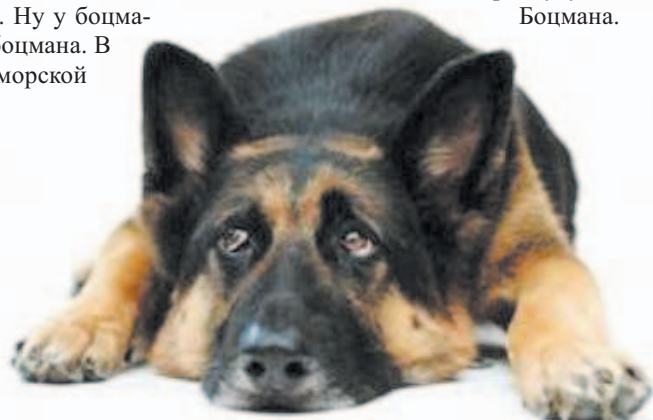
жизни мог подумать, что боцман, кроме такелажа, и кашей занимается.

Доели кашку до дна. Посидели да и спать пошли: днем с 12 снова на вахту. Часов в 11, перед обедом, я вышел на палубу. Красота! Легкий морозец. За бортом зеленеет в разломах речной лед. Солнышко белесое. Вдруг за спиной:

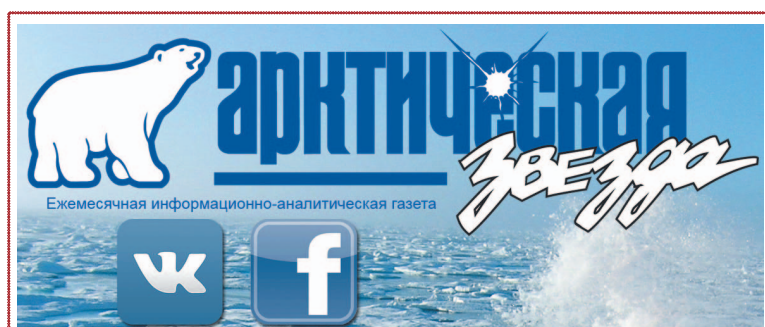
- Боцман, ко мне!

Оборачиваюсь - бежит к матросу лохматый пес, приветливо виляет хвостом. Я заглянул в проход у котельного отделения. Там аккуратная будка собачья.

Перед ней - знакомый эмалированный тазик. Пустой, вылизанный не собачкой по кличке Боцман. Скоро обед, скоро будут и отходы для Боцмана.



Материалы подготовил Борис СПИРИДОНОВ, ветеран ММП.



Читайте нас в социальных сетях

facebook



Обратная связь, возможность оставить свои комментарии, участие в опросах!

Здесь могла быть Ваша реклама. Недорого!

Телефон рекламной службы в Мурманске:

48-10-18



КУРСЫ АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА ДЛЯ МОРЯКОВ

Курсы - по индивидуальной программе.

Подготовка к собеседованиям.

Развитие навыков разговорной речи, умения общаться

в англоязычном экипаже.

Квалифицированные преподаватели.

Обучающие программы

от компании Marlins.

ЦЕНТР ПО ПОДГОТОВКЕ И ПЕРЕПОДГОТОВКЕ КАДРОВ
ОАО «МУРМАНСКОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО»

Адрес: г. Мурманск,
Портовый проезд, 31 а

Справки по телефону:
(8152) 48-14-59



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

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

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

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

Тираж 1000 экз. Заказ № 246.
Подписано к печати 27.02.2015 г.:
по графику - 12.00, фактически - 12.00.
Газета отпечатана в ОАО «МИПП «Север»,
Россия, 183624 г. Мурманск,
ул. К. Маркса, 18.
Распространяется бесплатно.