



Тайная война в Заполярье

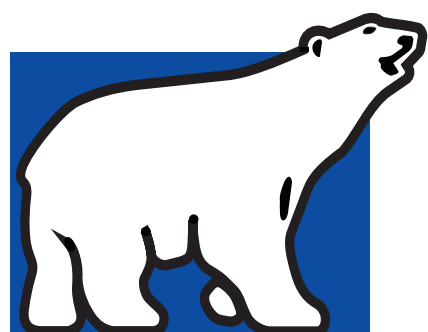
Самая тяжелая и кровопролитная война в истории человечества - Вторая мировая - оставила нам множество неразгаданных тайн и загадок. Среди них - подвиги советских разведчиков, в том числе действовавших в тылу немецких войск на территории северных областей Финляндии и Норвегии. Лишь недавно из рассекреченных документов ФСБ приоткрылась завеса о деятельности некоторых из них.

→ Стр. 6

Электрослужба парохозяйства - сильнейшая в стране!

Евгений Ефимович Сытов был не просто наш главный инженер-электромеханик. Когда мы переступали порог его кабинета, чтобы сдать очередной аттестационный экзамен, хочешь не хочешь волновались. Еще бы! Были на то основания. Электрослужба парохозяйства, благодаря наличию электроходов, считалась сильнейшей в стране.

→ Стр. 4



АРКТИЧЕСКАЯ



№ 4
(7680)

29 апреля
2015

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

В суровой Арктике



В конце марта т/х «Юрий Аршеневский» впервые в этом году доставил на архипелаг Земля Франца-Иосифа грузы для строительства военной базы. Публикуем статью капитана теплохода Вячеслава Беляева, возглавившего экипаж в этом рейсе.

→ Стр. 2

Студенты МИБО и морская романтика



В апреле в музее ОАО «ММП» состоялась интересная встреча британского преподавателя и писателя, члена Союза писателей Великобритании, члена Союза писателей Испании Дэвида Лесли Юрион со студентами департамента иностранных языков и журналистики Международного института бизнес-образования (МИБО).

→ Стр. 4

ЛОГИСТИКА В АРКТИКЕ

На прошедшей в Мурманске конференции «Логистика в Арктике» участники обсудили проблемы, с которыми сталкиваются компании при реализации крупных арктических проектов.

В частности, от Мурманского морского пароходства выступил капитан-наставник Геннадий Гольма, который, приведя примеры, рассказал, к каким последствиям для судовладельца могут привести ошибочно принятые решения по выбору исполнителя работ.

С марта 2014 года на регулярной линии Мурманск - Архангельск - Сабетта работает транспортный флот ком-

пании. В периоды, когда движение на Севморпути достаточно оживленное, нередки случаи, когда транспортные суда простаивают в ожидании ледокольной проводки. Так, например, зимой 2014 года многие суда, направлявшиеся в порт Сабетта, долгое время вынуждены были ожидать в районе мыса Желания работавший на этом участке ледокол.

Подробнее об этом читайте на стр. 2.



Дорогие друзья! Уважаемые ветераны!

От имени правления ОАО «Мурманское морское пароходство» поздравляю Вас со священным для каждого соотечественника праздником - 70-летием со Дня Победы в Великой Отечественной войне!

Подвиг советских воинов в 1945-м стал той основой, которая дает нам сегодня возможность жить и работать на перспективу, созидать, строить, воспитывать детей и внуков на лучших традициях нашего народа. Мы отдаем дань уважения и выражаем сердечную благодарность ветеранам и всем тем, кто принес победу нашему народу. Низкий Вам поклон, дорогие наши ветераны, за стойкость и мужество на полях сражений и в тылу. Вы завоевали нам свободу, научили верить в себя, в свою страну, свято выполнять воинский и гражданский долг, преданно любить Отечество. И сегодня мы обязаны быть достойными Вашего подвига, делать все необходимое для того, чтобы наша страна оставалась крепкой, сильной и независимой, а жизнь будущих поколений была мирной и счастливой.

Желаем Вам крепкого здоровья, мирного неба, хорошего настроения и всего самого доброго!

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



Наш хронограф



15 мая - 45 лет назад (1970) Указом Президиума Верховного Совета СССР Северное морское пароходство награждено орденом Ленина.

16 мая - 145 лет (1870) со дня основания Северного морского пароходства.



(Начало на стр. 1.)



Следует подчеркнуть, что несвоевременность оказания ледокольной проводки негативно влияет на экономическую составляющую деятельности транспортного флота.

К сожалению, опыт прошлого года не был учтен в этом году. Примером принятия ошибочного решения операторами ледокольных услуг стало использование в качестве портового ледокола в Сабетте - ледокола «Тор».

«В феврале 2015 года в порту Сабетта я работал на танкере «Индиго», - рассказал Геннадий Гольма. - Мнение пяти ледовых капитанов судов Мурманского и Северного морских пароходств, которые в то время находились в порту и на рейде

порта, было единодушным - ледокол «Тор» не справляется со своей работой. «Тор» по своим техническим возможностям не соответствует поставленным перед ним задачам. В конечном итоге это влияло на скорость обработки судов в порту и увеличивало время их простоев. Атомный ледокол, приводя транспортное судно с трассы, был вынужден заниматься портовыми работами, фактически заменяя «Тор». Я, как капитан ледокола, считаю, что наш «В. Игнатюк» справился бы с портовой работой гораздо эффективнее».

По мнению Геннадия Гольмы, поскольку государство придает большое значение срокам окончания строительства порта Сабетта, такие производственные простои судов недопустимы.

«Общее время ожидания ледокольной проводки судами ММП за период с апреля 2014 года по апрель 2015-го составило 211 суток. Все это время суда простаивали, что в свою очередь сказалось на рентабельности», - подчеркнул в своем докладе капитан-наставник.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото Е. ВОЙНОВИЧ.



В СУРОВОЙ АРКТИКЕ



В конце марта т/х «Юрий Аршеневский» впервые в этом году доставил на архипелаг Земля Франца-Иосифа грузы для строительства военной базы. Публикуем статью капитана теплохода Вячеслава Беляева, возглавившего экипаж в этом рейсе.

От ред.

Практически весь переход, от горла Белого моря до кромки дрейфующих льдов, судно следовало в штормовых условиях. Одна из неприятностей, встретившихся на пути, - это интенсивное забрызгивание и неизбежное при этом обледенение судовых конструкций и палубного груза.

На протяжении 250 миль от кромки льда до входа в припай в проливе Кембридж - зона дрейфующего льда с неравномерной плотностью и характеристикой: от труднопроходимых участков тонкого, с включением среднего, льда 9-10 баллов с торосами 3-4 балла, до обширных разводьев. В основном - обломки полей и битый смерзающийся тертый лед. Эта зона постоянно сме-

щалась в зависимости от преобладающих ветров.

Большое затруднение при движении судна оказывало сжатие, временами 2-3 балла. На этом маршруте проводку судна осуществлял ледокол «Капитан Драницын». Один из участков, протяженностью 60 миль, нам пришлось преодолевать, двигаясь за ледоколом на двух главных двигателях в течение 10 часов. При этом имело место застревание в канале с полной потерей движения. Ледоколу пришлось с большими затруднениями выполнять околку.

В целом работа проходила в обычном режиме, к которому экипаж привык за последние два года. За плечами - три навигации в порт Сабетта, часть экипажа участвовала в экспедиции на остров Котельный. Естественно, возникают ситуации, которые можно было бы назвать трудными, но для нас это повседневная работа.

Разве что в этом рейсе из-за условий постановки судна в припай нам не удалось вооружить для выгрузки автотехники отличительную особенность судов СА-15 - аппарель, с помощью которой планировалось сократить срок выгрузки почти на двое суток. После выхода т/х «Михаил Сомов» с помощью л/к «Капитан Драницын» ледовая площадка для нашей постановки оказалась частично разрушенной. Тем не менее экипаж применил свои навыки для безопасной и бесперебойной выгрузки автотехники, включая тяжеловесную, вертикальным способом.

За время арктических рейсов в экипаже сложились рабочие «спайки» из крановщи-

ков и стропальщиков, такие как крановщик - матрос 1-го класса Виталий Лебедев, стропальщик и сигнальщик - 3-й помощник капитана Евгений Рудный, стропальщик - 3-й механик Максим Ткаченко и крановщик - матрос 1-го класса Александр Аверин, стропальщик и сигнальщик - старший моторист-электрогазосварщик Юрий Тихонов, стропальщик - моторист Сергей Ененко. В совместной работе они достигли полного взаимопонимания, позволяющего выполнять грузовые операции с повышенной эффективностью. Конечно же, это не уменьшает заслуг и остальных членов экипажа.

В период стоянки в бухте Северной возле пункта Нагурское (о. Земля Александры) перемещений войск не наблюдалось. Работы по строительству базы выполняет компания ОАО «ЗапСибгазпром». Мониторинг ледовой обстановки и подготовку ледовых площадок для постановки судов и выгрузки обеспечивают гидрологи ААНИИ. Охрану объектов от белых медведей осуществляют сотрудники заповедника «Русская Арктика».

Капитан т/х «Ю. Аршеневский»
Владислав БЕЛЯЕВ. Фото автора.



Победе посвящаем...

5 июля в музее истории ОАО «Мурманское морское пароходство» состоится акция, посвященная 70-летию Великой Победы. С 12.00 до 15.30 в музее пройдут встречи с ветеранами компании, экскурсии по экспозициям музея,

конкурсы и викторины. Вход во время проведения мероприятия **БЕСПЛАТНЫЙ**.

Справки по телефону 8921-515-08-08.
Адрес: г. Мурманск, ул. Володарского, 6 (3-й этаж).

Справочная информация

С 1 апреля изменилась стоимость входного билета в музей истории ОАО «ММП»: вход для взрослых - 30 рублей, вход для детей (до 14 лет) - 20 рублей.

Режим работы: вторник, пятница - с 14.00 до 17.00, среда - с 9.00 до 13.00.

ММДН-2015

IV Мурманская международная деловая неделя пройдет 16-21 ноября 2015 года. Об этом стало известно в апреле на первом заседании организационного комитета, созданного для подготовки и проведения Де-

ловой недели. Центральным событием IV Мурманской международной деловой недели станет пленарное заседание «Арктическим курсом: новые вызовы и возможности».



Прямой рейс в Усинск и Сыктывкар

Авиакомпания «Нордавиа - региональные авиалинии» заключила код-шеринговое (code-sharing) соглашение с авиакомпанией S7 Airlines и начинает выполнение совместных рейсов на региональных маршрутах.

Совместные рейсы в Архангельск, Мурманск и Усинск (и обратно) выполняются с 13 апреля 2015 года, в Архан-

гельск и Мурманск - ежедневно, а в Усинск - шесть дней в неделю. Рейсы в Сыктывкар (и обратно) выполняются с 19 апреля 2015 года, и в зависимости от периода они будут осуществляться до семи раз в неделю. Полеты из Москвы выполняются на современных воздушных судах «Боинг-737» авиакомпании «Нордавиа».



Участвуем в конкурсе



2 марта 2015 года дан старт проведению регионального конкурса «Лучшие товары и услуги Мурманской области 2015 года» в рамках Всероссийского конкурса «100 лучших товаров России», который в этом

году пройдет под девизом: «Отечественному рынку - лучшие российские товары». Мурманское морское пароходство представит в конкурсе услуги Центра по подготовке и переподготовке кадров.



РЖД информирует

Северо-Западный филиал АО «Федеральная пассажирская компания» информирует пассажиров о назначении поезда дальнего следования № 293/294 сообщением Мурманск - Анапа. С поездом будут курсировать прицепные вагоны Петрозаводск - Анапа и вагоны беспере-

садочного сообщения Мурманск - Смоленск и Костомукша - Анапа. Время отправления поезда из Мурманска - 14:32, время прибытия в Анапу - 12:00. Отправление из Анапы - в 17:30, прибытие в Мурманск - в 20:37.



Зеленая Весна-2015

В Мурманской области стартовал Всероссийский экологический субботник «Зеленая Весна-2015». В его рамках в Заполярье пройдут акции по уборке улиц, парков, детских и спортивных площадок, мест массового отдыха граждан, особо охраняемых природных территорий, берегов водоемов, а также участков у памятников и мемориалов воинам Великой Отечественной войны, в том числе на



территории мемориального комплекса Долина Славы. Кроме того, в рамках проекта в образовательных учреждениях региона состоятся уроки экологической направленности. Министерство природных ресурсов и экологии Мурманской области приглашает всех желающих принять участие в экологической акции. За необходимым инвентарем для уборки своих дворов можно обращаться в управляющие компании.



ЭЛЕКТРОСЛУЖБА ПАРОХОДСТВА - СИЛЬНЕЙШАЯ В СТРАНЕ!

Евгений Ефимович Сытов был не просто наш главный инженер-электромеханик. Когда мы переступали порог его кабинета, чтобы сдать очередной аттестационный экзамен, хочешь не хочешь волновались.

Еще бы! Были на то основания. Электрослужба пароходства благодаря наличию электроходов считалась сильнейшей в стране!

Об этом я слышал неоднократно, будучи в Питере на курсах повышения плавсостава...

В 1945 году Евгений Сытов окончил Балашовский сельхозтехникум, на судах ММП он работал в должности кочегара на «Ермаке», электрика, электромеханика. В 1963 году Сытов окончил заочно ЛВИМУ и с тех пор работал на разных должностях, но неизменно в отделе электрооборудования судов ММП. Евгений Ефимович – автор «Краткого справочника судового электромеханика». В 1981 году решением коллегии Министерства морского флота ему присвоено звание «Лучший рационализатор морского флота», а в 1984 году Сытов отмечен знаком «Изобретатель СССР». В перечне экономических эффектов под его руководством был произведен капитальный ремонт гребных электрических машин ледокола «Киев» и безаварийная работа ледоколов



Е.Е.Сытов

при перевозке норильской руды в условиях полярной ночи и низких арктических температур.

Если вспоминать мое первое судно в ММП, это был ледокол «Капитан Мелехов», где начинали карьеру именитые старшие механики и электромеханики. В электрослужбе ледокола трудились такие классные специалисты, как Вячеслав Глинских, Борис Воробьев, Василий Никитенков, Виктор Панов. В Западной Украине теперь живет Борис Спиридонов, один из лучших инженеров-электромехаников пароходства. А начинал Спиридонов, выпускник

ЛВИМУ, как электрик в отделениях гребных двигателей «Капитана Мелехова».

Дизель-электроход «Куйбышевгэс» – вот где была настоящая школа профессионального роста, мастерства и рационализаторских предложений при эксплуатации электрооборудования. Старшие электромеханики Николай Юркевич, Виктор Борзых, Герман Урусов, Владимир Герасимов – это настоящие «зубры» в своей профессии. Но как не вспомнить и старших электриков Володю Бондаренко, Володю Шубина, Гену Южакова, Гену Тихонова и многих других. Только с их помощью мы справлялись с безава-

рийной работой электрохода на протяжении всей эксплуатации судна.

Да, мы пережили становление флота и наших первых наставников: Евгения Сытова и Алексея Юшкевича. Суда и начальники электрослужбы были подвластны духу времени, ему же соответствовали их требования. С годами кресла в кабинетах электрослужбы занимали современные инженеры, такие как Юрий Шувалов и Юрий Тищенко. Их замечания и новаторские подходы к эксплуатации электрохозяйства созвучны тому новейшему флоту, что пополнял пароходство.

Современный инженер-электромеханик Тищенко много сделал для поддержания флота ММП в состоянии блеска, о котором вспоминаешь сегодня с удовольствием. Особо следует сказать о характере Юрия Алексеевича: выдержанном, спокойном и общительном. Да, он был строгим во время приема аттестационного экзамена в электрослужбе. Строгим, но справедливым. А когда приходил с проверкой на суда, поражал своим элегантным и добропорядочным отношением к подчиненным.



Потому и хотелось быть в форме и не подвести начальника.

В заключение хочется пожелать Юрию Алексеевичу только одного – доброго здоровья ему и его близким! А пароходству, желательно, побольше таких специалистов, как Тищенко.

Феликс ЦЫГАНЕНКО,
ветеран пароходства.



СТУДЕНТЫ МИБО И МОРСКАЯ РОМАНТИКА

В апреле в музее ОАО «ММП» состоялась интересная встреча британского преподавателя и писателя, члена Союза писателей Великобритании, члена Союза писателей Испании Дэвида Лесли Юрион со студентами департамента иностранных языков и журналистики Международного института бизнес-образования (МИБО).

Место для проведения мероприятия было выбрано не случайно. Своей темати-

ческий семинар англичанин посвятил морской тематике, работе экипажей судов и провел его в разговорно-игровой форме. Для этого студентов распределили на три группы.

К примеру, в первом задании учащимся предлагались на выбор трудные ситуации, в которые якобы попало судно, находясь в море, и им необходимо было разыграть диалог между членами экипажа и береговой охраной.



Дэвид Лесли Юрион родился в Северном Уэльсе в 1959 году, окончил Уэльский университет. Много путешествовал, пробовал себя в разных профессиях, серьезно увлекся писательством. Постоянно живет в Испании со своей семьей. В последние годы преподавал в двух университетах города Кемерово, где обучал

студентов творческому письму и деловому английскому.

Сейчас Дэвид Лесли работает со студентами в мурманском МИБО. В своих практических занятиях использует уникальные подходы, которые по душе самим студентам.

Ксения САПЕЛКИНА. Фото автора.

МОЛОДЫХ - ДЕРЖИМ КРЕПКОЮ РУКОЙ

«Нет профессии с большим будущим, но есть профессионалы с большим будущим».

ЛЮДИ - НАШЕ ВСЕ!

Экономические успехи индустриально развитых стран, достигнутые ими во второй половине прошлого века, в большой степени связаны с признанием решающей роли человеческого фактора в производстве. Именно этим и обусловлено то, что с начала 60-х годов двадцатого века широкое распространение во всем мире получила теория инвестирования в человеческий капитал.

В России утверждение рыночных отношений существенно изменило традиционную модель вовлечения молодежи в трудовую жизнь: экономика 21-го века основывается на использовании высоких технологий, которые требуют качественно иной рабочей силы. Важно, чтобы она носила не чисто протекционистский характер, а предполагала активные опережающие действия любой компании по формированию современной структуры рабочей силы. При освоении новых стандартов и высоких технологий важно не растерять лучшее из традиций прежнего российского научно-образовательного комплекса, в том числе и в практических морских направлениях.

ДРУЖИМ С ВУЗАМИ

Несмотря ни на какие сложности, в отношении молодых специалистов все это в полной мере приведено в действие нашей компанией. В настоящее время мы добились повышения ответственности самих молодых специалистов. Затратив средства на профессиональную подготовку, мы уже давно вправе рассчитывать на то, что молодой специалист будет трудиться и повышать свое профессиональное мастерство именно в паромоходе.

Мы тесно взаимодействуем с такими вузами/сузами, как ФГБОУ ВПО «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова», Ростовский филиал «ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова», АМИ им. В.И. Воронина - филиал ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова, а также традиционно с ФГБОУ ВПО «Мурманский государственный технический университет».

РАСТЕТ ДОСТОЙНАЯ СМЕНА

В минувшем году в ОАО «ММП» прошли практику 48 курсантов, и отрадно осознавать, что с каждым годом эта цифра увеличивается. Уже сейчас, весной, с нами связываются курсанты, обозначаю готовность проходить у нас практику, и сами капитаны уже запрашивают на лето практикантов, не дожидаясь РДО из Управления трудовыми ресурсами.

После окончания практики решением судовой администрации оцениваются эффективность трудовой деятельности и личностные качества каждого курсанта на основании утвержденного в компании формуляра. Хорошие отзывы в 2014 году получили все без исключения. Особо отмечает своих практикантов руководящий состав т/х «Капитан Данилкин»: Осипов Владислав (АМИ им. кап. Воронина, судоводительский факультет, 2-й курс), Болдырев Павел, Довгаль Дмитрий (ГМУ им. Ф.Ф. Ушакова, судомеханический факультет, 4-й курс) и Жиганов Роман (ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, судомеханический факультет, 2-й курс). А на теплоходе «К. Еланская» в минувшем году в должности практиканта-матроса, наравне с парнями, на палубе, проходила практику активная и веселая девушка Маркова Ульяна, которая учится в МГТУ на третьем курсе судоводительского факультета.

В течение последних лет с судов все настойчивее звучат просьбы капитанов и старшего командного состава в адрес управления компании о направлении на практику курсантов ГМУ им. Ф.Ф. Ушакова (г. Новороссийск), особенно были отмечены курсанты, проходившие практику на т/х «Новая Земля» под руководством капитана Сергея Сенокосова: Вячеслав Романенков, Виктор Васильев и Роман Болдырев (все трое учатся на судомеханическом факультете). В компании объявлен год механика, и мы смело можем сказать, что готовится достойная смена.

ОПЫТ И КАРЬЕРНЫЙ РОСТ ГАРАНТИРОВАН

В настоящее время нарастает проблема сокращения морских кадров как для нашей компании, так и для мирового флота, избыток членов рядового состава

намного превышает нехватку командного, эта тенденция имеет все предпосылки к увеличению, т.к. большинство моряков довольны своим нынешним положением и не стремятся занять более высокие позиции. В случае получения более высокой должности они рано выходят на пенсию или находят работу на берегу. Необходима мотивация для развития карьерного роста, которая также успешно реализуется через прохождение практики курсантами высших и средних учебных заведений, с которыми у компании заключены договоры на реализацию прохождения плавательной практики курсантами/студентами. Мнение российских экспертов совпадает с практикой применения в ОАО «Мурманское морское пароходство»: курсант, прошедший бесплатную (за счет компании) плавательную практику, при устройстве на работу в другую компанию должен компенсировать расходы «ММП» на его практическое обучение за счет своей заработной платы. Его практика в нашей компании рассматривается как беспроцентный целевой денежный заем или кредит.

А для молодых специалистов, кто уже закончил учебу, предусмотрены планы карьерного роста. Первая командная должность судоводителя, на которую приходит молодой специалист, - третий помощник капитана. Дальнейшее продвижение по карьерной лестнице полностью зависит от устремленности и профессионализма молодого специалиста. Через два рабочих цикла, при наличии рекомендаций судовой квалификационной комиссии, согласования службы безопасности мореплавания, он может быть переведен на следующую командную должность - второго помощника капитана. При наличии плавательного ценза в должности вахтенного помощника капитана не менее 18 месяцев и после получения рабочего диплома соответствующего уровня судоводитель может быть назначен на должность старшего помощника капитана. В дальнейшем, проработав 18 месяцев в должности старпома, при успешном прохождении аттестации в судовой квалификационной комиссии и в службе безопасности мореплавания, переводится на должность капитана.

Судомеханики и электромеханики растут немного иначе. Первая командная должность судомеханика - четвертый механик, через два рабочих цикла набирается необходимый плавценз для работы в должности третьего механика, через 18 месяцев можно получить необходимые документы для работы в должности второго механика, еще через 18 месяцев возможно прохождение аттестации на должность старшего механика. Разумеется, во всех случаях будет необходимо наличие рекомендации судовой квалификационной комиссии, согласование береговых служб компании. Электромеханики сразу после окончания учебного заведения и поступления на работу в компанию занимают первую командную должность третьего электромеханика. Через 24 месяца будет набран необходимый плавценз, и при получении рабочего диплома в администрации морского порта можно занимать должность 1-го (старшего) электромеханика.

В нашей компании есть и молодые капитаны, и старшие (главные) механики. Успешную (и достаточно быструю) карьеру капитана в ОАО «Мурманское морское пароходство» сделал, к примеру, Павел Андросенко, прибывший на работу в 2000 году после окончания ГМА им. адм. С.О. Макарова. В настоящее время Павел Александрович работает капитаном на т/х «Кузьма Минин». Старшие (главные) механики Александр Барашков (т/х «Грумант») и Дмитрий Киселев (т/х «К. Данилкин»), окончившие МГТУ, также начинали в нашей компании с первых командных должностей (Киселев Д.А. - даже с машиниста), и сейчас мы гордимся молодыми главными механиками.

Все планы карьерного роста постоянно корректируются судовой и береговой администрацией индивидуально: на карьеру могут влиять служба в ВС РФ, семейные обстоятельства, переезды, рождение детей и пр. Управление трудовыми ресурсами контролирует продвижение своих молодых работников и мотивирует в случае необходимости.

Ольга ХАБАРОВА,
ведущий специалист УТР.

Продолжение в следующем выпуске.

УТЦ МАКАРОВКИ - 20 ЛЕТ!

Морской учебно-тренажерный центр ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова отметил свой 20-летний юбилей. В торжественном заседании по случаю празднования принимал участие директор филиала Мурманского морского пароходства в Санкт-Петербурге Владимир Дмитриевский.

Морской учебно-тренажерный центр ведет свою историю с марта 1995 года. В настоящее время морской УТЦ ведет обучение с использованием более 40 наименований специализированных тренажеров на двух площадках в Санкт-Петербурге, а также в Мурманске и Архангельске. Выступая перед гостями, ректор университета Сергей Барышников отметил: «Морской учебно-тренажерный центр - одно из ведущих струк-

турных подразделений Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова». Он рассказал, что университет выстраивает новую структуру управления учебным процессом на институтской основе.



В.Дмитриевский
и начальник УТЦ
С.Айзинов

«Мы создали четыре института в составе вуза: институт «Морская академия»; институт водного транспорта; институт международного транспортного менеджмента и институт дополнительного профессионального образования», - пояснил ректор. При этом морской УТЦ входит в состав института дополнительного профессионального образования вуза.

Владимир Дмитриевский зачитал поздравительный адрес от руководства ОАО «ММП», вручил памятную картину и принял от Сергея Барышникова грамоту в адрес Мурманского морского пароходства и юбилейный кубок в знак благодарности за сотрудничество. Он также выразил желание сотрудничать еще многие годы на благо России.



Ректор университета
С.Барышников

Праздник 70-летия Победы нашего народа в войне с фашистской Германией - это праздник «со слезами на глазах», особенно для людей старшего поколения, которые пережили и хорошо помнят это страшное время.

В первую очередь отцом была проведена огромная работа по всеобщей мобилизации населения района в Красную Армию. Сотрудники райвоенкомата работали практически круглосуточно, и призывники строем под командованием отца направлялись на пункты сбора.

В июле начались ожесточенные бои за Смоленск, город горел, и зарево от пожаров по ночам было видно и нам.

Во время войны и после ее окончания на все наши запросы мы получали один ответ: «Пропал без вести».

Уверен, что свой долг перед Родиной отец, несмотря ни на что, выполнил.

Руслан ЕГОРОВ, ветеран пароходства.
Фото из архива автора.



Иван Егоров



Уже в первые дни войны Совнарком и Народный комиссариат государственной безопасности издали ряд директив, определявших задачи органов безопасности в условиях военного времени. Так, приказом наркома внутренних дел СССР местным органам госбезопасности было поручено создавать оперативные группы, призванные противостоять парашютным десантам и диверсантам противника. Руководство этими группами возлагалось на четвертый (контрразведывательный) отдел Управлений НКВД прифронтовых областей. Контроль за выполнением постановлений правительства был возложен на заместителей наркома - Василия Чернышова и Богдана Кобулова.

В Мурманской области такие группы были созданы уже в июне 1941 года. Бой-

Память об ушедших

С глубоким прискорбием сообщаем, что 22 января 2015 года в Старой Руссе на 77-м году ушел из жизни **Жданов Виктор Петрович** - ветеран ММП, вете-

Как свидетельствуют архивные документы ФСБ, в качестве бойцов рассматривались лица, отбывавшие наказание за хулиганство, растрату, воинские правонарушения. Предпочтение отдавалось бывшим военнослужащим Красной Армии, курсантам военных училищ, физически развитым и выносливым, имеющим спортивные разряды, в том числе - по лыжной подготовке. Политруками в группы назначались лица, положительно зарекомендовавшие себя в общественно-политической жизни, имеющие технические специальности, ранее участвовавшие в боях с белофиннами. Кроме них в состав групп входили в качестве переводчиков и проводников лица финской и норвежской национальности, проживавшие на территории Мурманской области. Из этих групп при УНКВД был сформирован отряд из 45 человек. Оперативные разведывательные группы возглавили Н.П. Васильев, А.С. Матвеев, С.Т. Мещеряков, С.И. Носов, А.Ф. Попов и П.О. Сидин.

Действовать диверсионно-разведывательным группам НКВД довелось в необычных условиях. Уже в начале войны за полярным кругом установился весьма своеобразный фронт. Участок от губы Малая Волоковая до губы Кутовой по хребту Муста-Тунтури и далее до губы Западные Лица немцы контролировали через систему сильно укрепленных опорных пун-

Одной из главных задач разведчиков НКВД была добыча данных для военного командования о военно-политической обстановке и настроении населения за линией фронта. Разведку в тылу противника вели не только боевые группы из советских людей, но и законродные агенты из числа финских и норвежских граждан.

Направление группы в тыл оформлялось боевым приказом по УНКВД на основании задания, подготовленного четвертым отделом. В каждом задании определялись задачи рейда, сроки пребывания в тылу, способы доставки групп к месту переброски через линию фронта, маршруты движения в тылу противника и отхода после выполнения задания, а также способы связи. В

Одной из первых в тыл врага 15 августа 1941 года была направлена агентурно-диверсионная группа сержанта Макарова в составе семи закордонных курьеров и двух пограничников. План ее действий утвердили начальник УНКВД Мурманской области майор госбезопасности Алексей Ручкин и временно исполнявший обязанности начальника пограничных войск НКВД региона подполковник Прусский. Перед разведчиками была поставлена задача установить место расположения базы финского батальона, которым командует капитан Пеннонен, разгромить ее и по возможности взять «языка». На выполнение операции отводилось десять дней - с 15 по 25 августа 1941 года.

Группа успешно справилась с поставленной задачей и благополучно вернулась в Мурманск.

Василий БЕЛОУСОВ.

Продолжение в следующем номере.

15 апреля в Донском на 88-м году ушел из жизни **Долгов Ананий Максимович**, работавший капитаном на судах компании. Стаж его работы - 41 год.

**Пусть добрая память об ушедших на-
долго останется в наших сердцах!
Пусть земля им будет пухом!**





СЛЕД НА ВСЮ ЖИЗНЬ

Память о войне не покидает ветерана полярных конвоев Александра Курганова. «Я пережил войну почти в подростковом возрасте, и, казалось бы, о ней можно забыть. Это не так! - говорит мне Александр Николаевич. - Это на всю жизнь!» Нередко во сне к нему возвращаются крики и слезы жен и матерей, мужа и дети которых не вернулись с фронта.

В комнате тепло, пахнет свежими пирогами. Это жена Александра Николаевича Курганова Галина Константиновна к моему приходу испекла пирог, начиненный северными ягодами брусникой и морошкой. Сидим на маленькой уютной кухне, пьем чай. Александр Николаевич свой рассказ о войне начал издалека.

Родился в маленькой деревне в Ярославской области в сентябре 1928 года. Отец - в прошлом моряк, в тридцатые годы в Ярославской области организовывал колхозы, работал председателем в сельском совете. Помнит Александр Николаевич, как колхозники выкорчевывали деревья и кустарники, готовя землю к пахоте, а он, еще семилетний мальчишка, с такими же, как и он, детьми таскали и сжигали их. «В конце тридцатых обжились, - рассказывает Александр Николаевич, - везде заколосились поля, люди имели личные огороды. Свой мед, своя картошка. Жизнь наладилась».

В ДОМ ПРИШЛА БЕДА

«Однажды мы с отцом пошли на рыбалку, - продолжал рассказ Александр Николаевич, - я тогда учился в 6-м классе. Разматываю удочки, а отец говорит: «Сын, скоро в наш дом придет большая беда. Будет война!». Не прошло и двух недель, как сбылись предсказания Курганова-старшего. И когда Кургановы опять рыбачили, в деревне раздался набат. Отец оставил детей на берегу реки, а сам срочно вернулся домой. Саша тоже заторопился, скрутил удочки и побежал за отцом. Увидел, что отец стоит на импровизированной сцене и что-то говорит людям, а вокруг него стоят жители деревни, слезы, крики. Так началась война для 12-летнего подростка Александра Курганова.

Все считали, что война ненадолго. Но в деревню приходили повестки из военкомата, и вскоре в селах не осталось мужчин - все ушли на фронт. В сентябре в их деревню собрали из окрестных сел всех, кто мог работать и не ушел на фронт, а это были женщины и дети, и послали всех на рытье противотанковых рвов. Рвы размером 9 метров в ширину и 6 в глубину копали женщины, они же рубили деревья для окопов, дотов, дзотов, очищали срубленные деревья от сучков и веток, а затем грузили их на повозки, запряженные лошадьми.

Ну а дальше работа передавалась мальчишкам, которые сжигали обрубленные ветки и доставляли строительные материалы по назначению. Саша умело управлял лошадей и прекрасно держался в седле. Претензий у взрослых к нему не было. Так он работал почти всю зиму 1941 и 1942 года. Затем в деревню стали привозить раненых. Кровь, слезы... Вот тогда мальчик понял по-настоящему, что такое война.

ПОХОРОНКИ

Прошла зима 1942 года, наступила весна. Александр продолжал работать извозчиком на лошадях. Весной забрали на фронт его отца. Воевал он под Ленинградом, а через два месяца семья получила похоронку. Без кормильца в семье осталось семь детей. Старшей сестре 16 лет, а все остальные младше. С мамой после такого известия случился инсульт, она слегла совсем. Все заботы о младших легли на плечи старшей сестры и Александра. В это время после ранения вернулся в деревню друг отца. Он занимал какую-то должность в сельсовете и взял Александра извозчиком к себе. Зимой мальчик управлял лошадьми, а летом работал рассыльным-курьером. Он развозил почту жителям близлежащих деревень. Помнит Александр Николаевич, как было тяжело вручать похоронки женам и матерям. «До сих пор, - говорит он, - в памяти всплывают женские крики, слезы, стоны. И сегодня воспоминания пронзают сердце болью».

ПОНЮХАЛ ПОРОХУ МАЛЬЧИШКОЙ

В начале 1944 года в деревню приехал старший механик Мурманского пароходства Евгений Назаров, родственник отца. Он хорошо знал Папанина. Назаров посоветовал Александру написать письмо Ивану Дмитриевичу о бедственном положении семьи и попросить взять его на флот. Он сам лично взялся передать письмо Папанину. Через четыре месяца Курганову пришла повестка прибыть в военкомат. И какая радость! Ему сказали, что его приглашают на работу в Архангельск, в арктическое пароходство Главсевморпути. Кроме того, ему дали воинское требование и бесплатный билет до Архангельска.

В Архангельске подростка направили в школу юнг. Но не мог он позволить себе учиться и в отделе кадров рассказал, что в семье семеро голодных ртов и ему просто необходима работа. И тогда Евгений Назаров взял его на ледокол «Ленин». На ледоколе, увидев, какой маленький и слабый подросток, решили направить его на камбуз. Но мальчик проявил характер и категорически отказался от «сытой должности». На вопрос, где ты хочешь работать, четко

ответил: «Направьте меня в машину!». Так стал Александр Курганов учеником машиниста, а потом машинистом на ледоколе, которым когда-то командовали знаменитые отец и сын Николаевы.

«Ленин» был небольшим ледоколом, мощность - 7 тысяч л.с. и с небольшой осадкой. Поэтому основная задача ледокола состояла в том, чтобы проводить суда от мыса Святой Нос по Белому морю и Западной Двине в порт Архангельск. Ледоколы «И. Сталин», «В. Молотов» эту работу выполнять не могли, т.к. не позволяла осадка. На «Ленине» наряду с советскими моряками была организована специальная служба из 15 английских моряков, в которую входили лоцманы, переводчики, радисты, сигнальщики. Они имели отдельные рации для связи со своими судами. Работали дружно, никаких конфликтов в экипаже не возникало. «Мы все очень дружили, так как были почти одного возраста, - продолжает Александр Николаевич. - А когда приходили в порт, то и гулять по городу шли вместе. Хотя и был я маленький, но мог дать отпор местным хулиганам, которые, если попадался одинокий английский моряк, могли снять с него куртку или сапоги. У нас тоже была хорошая морская форма».

Очень интенсивно пришлось работать «Ленину» в 1945 году. Шло много судов с грузами. Был случай, когда экипаж принял «SOS» и ему пришлось спасать английское судно. Оно потеряло ход у берегов Новой Земли, и экипаж «Ленина» срочно бросили на его спасение. Пришлось тащить на буксире. Ничего! Спасли. Привели в Мурманск.

ПОБЕДА

Помнит Александр Николаевич, как 7 мая 1945 года английские моряки получили первыми сообщение о том, что подписан акт о капитуляции Германии. На ледоколе это стало общим праздником для всех национальностей. 9 мая все моряки были подняты по тревоге и приглашены в столовую команды. Капитан Федор Пустошный поздравил всех, налили всем по сто граммов русской водки и закусили пирогами, которые испекла повар тетя Дуся. Пришли в Архангельск, а там весь город ликует, кто смеется, а кто - со слезами на глазах.

«Да, - вспоминает ветеран, - мы ведь в 45-м и на зверобойку на ледоколе ходили. У нас был план убить 100 тысяч штук тюленей. План мы выполнили. Мы не считали тогда этот промысел жестокостью, ведь люди в стране умирали от голода. А когда началась навигация, то пришлось доставлять на острова ученых, восстанавливать в Арктике полярные станции на Визе, Уединение, Ушакова и т.д.».



А. Курганов в музее истории ММП, апрель, 2015 г.

Подводные лодки противника еще долго преследовали наших моряков. Война на флоте закончилась в 46-м году, когда морякам позволили ходить с включенными огнями.

ПАМЯТЬ НЕ ОСТАВЛЯЕТ

Но для таких, как Курганов, война оставила свой след на всю жизнь. Полюбил он морскую профессию. И после войны Александр Николаевич работал на судах пароходства. За время работы трудился кочегаром, машинистом, мотористом, электросварщиком. В совершенстве знал свое заведование и с большой ответственностью выполнял свои обязанности. Затем окончил курсы механиков при учебно-курсовом комбинате пароходства и продолжал работать на судах уже в должности механика на пассажирском пароходе «Репин». Более 40 лет своей жизни Курганов посвятил морю, Арктике. За производственные успехи имел 20 благодарностей.

И сейчас не жалуется моряк на свою жизнь. После войны он помог членам своей огромной семьи встать на ноги, выучиться, создать семью. Повезло ему и с женой. Галина Константиновна до сегодняшнего дня сохранила свое обаяние. Добра, аккуратна, в доме чистота и порядок. Она прекрасная хозяйка и мать. Пока моряк ходил в море, она вырастила двух сыновей, кото-

рыми гордится семья Кургановых. Уже и внучка выросла, окончила архитектурный институт и работает в московской архитектуре. Очень любит молодой специалист бывать в Мурманске у бабушки с дедушкой. А как они ею гордятся!

Сегодня в Мурманске проживает несколько ветеранов полярных конвоев, из пароходских в живых остался один Александр Курганов. Многие из них не выходят из дома по состоянию здоровья, хотя каких-то пять лет назад они встречались в музее истории ММП на памятных мероприятиях.

И как тут не вспомнить стихи капитана нашего пароходства Николая Покровского:

*«Не знаю, по каким широтам
Какой пройдет меридиан,
Где, завершив земные счеты,
Уйдет последний ветеран
Солдат, матрос - какое
дело?»*

*Уйдет последний, кто видал,
Как русская земля горела,
Кто сам Россию прикрывал...»*

Я желаю Александру Николаевичу, человеку прекрасной души и высокого чувства долга, жить много лет на радость всем родным и близким и в добром здравии встретить 70-летие Великой Победы, в которую он лично внес достойный вклад!

Валентина КАРЕПОВА.
Фото И. ЮСУПОВОЙ.



Поздравляем вас, коллеги!

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

Харитонов Станислав Павлович - электромеханик т/к «Натали»;

Попов Александр Александрович - 2-й механик т/х «Иван Папанин»;

Балтян Ирина Флоридовна - начальник производственно-финансового отдела ДБУиО;

Федоренко Александр Иванович - старший помощник капитана т/х «Грумант»;

Скрябин Игорь Николаевич - повар 2-й кат. - пекарь т/к «Натали»;

Галимова Ирина Маратовна - повар 2-й кат. - пекарь т/к «Индиго»;

Росляков Вадим Викторович - повар 2-й кат. - пекарь т/к «Индиго»;

Сычук Виктор Иванович - матрос 1-го класса т/х «Северная Земля»;

Медянец Владимир Владимирович - инженер 1-й кат. отдела загрузки флота;

Мельников Валерий Федорович - капитан т/х «Михаил Кутузов»;

Щербина Любовь Петровна - заведующая хозяйством группы хозобслуживания здания АХС;

Михеев Виталий Васильевич - ст. моторист-электрогазосварщик т/х «Павел Вавилов»;

Попов Геннадий Васильевич - судовой врач;

Матвеева Эльвира Феликсовна - повар 2-й кат. т/х «Капитан Свиридов».

Вам, родившимся в апреле 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!

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 85-летием

Горенко Анну Васильевну - ветерана труда, работавшую дневальной на т/х «Иван Богун», проживающую в Рязке. Стаж ее работы в пароходстве - 18 лет.

Шалыгина Александра Матвеевича - участника ВОВ, ветерана труда, ветерана ММП, работавшего поваром на судах компании, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 37 лет.

Гурьева Григория Федоровича - ветерана труда, работавшего в Мурманском пароходстве диспетчером в СМТО, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 29 лет.

Жадан Ивана Ивановича - участника ВОВ, ветерана труда, работавшего кузнецом-слесарем в БТО, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 26 лет.

С 80-летием

Костюк Людмилу Михайловну - ветерана ММП, работавшую бухгалтером, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 23 года.

Ильенкову Евгению Михайловну - ветерана труда, работавшую буфетчицей на судах, проживающую в Санкт-Петербурге. Стаж ее работы в пароходстве - 16 лет.

Левенкову Нину Петровну - ветерана труда, работавшую уборщицей в БТО, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 19 лет.

Зайцева Юрия Васильевича - ветерана ММП, работавшего электриком на т/х «Капитан Свиридов», проживающего в Великом Новгороде. Стаж его работы в пароходстве - 41 год.

С 75 - летием

Сердюка Вячеслава Григорьевича - ветерана ММП, капитана пароходства, проживающего в Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 34 года.

Зеновского Владимира Евгеньевича - ветерана труда, работавшего в УТЭФ инженером-технологом, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 8 лет.

Пукач Эдуарда Александровича - ветерана труда, работавшего мотористом на т/х «Мончегорск», проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 31 год.

Ирикову Таисию Гавриловну - ветерана труда, работавшую горничной в ДМО «Моряк», проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 22 года.

Дригинича Василия Николаевича - ветерана ММП, работавшего электромехаником на д/э «Пономарев», проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 32 года.

Васильева Владимира Федоровича - ветерана труда, работавшего старшим механиком на судах компании, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 45 лет.

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

Отчетно-выборное собрание Совета ветеранов

24 апреля состоялось отчетно-выборное собрание Совета ветеранов ОАО «ММП».

На заседании был заслушан отчетный доклад о работе Совета за прошедший год и утвержден состав организации. Руководители Совета остались прежними: председатель Совета ветера-

нов - Б.Н. Купоросов, заместители - Б.Ф. Аниско, И.П. Болятинский. Еще одним заместителем председателя Совета стал В.Н. Бугера. Два человека выбыли из состава Совета по состоянию здоровья - Н.Ф. Лохова и Н.И. Нениволин. Итого на сегодняшний день в Совете ветеранов 20 человек.



Дорогие друзья!

Выражаем свою глубокую благодарность вам, здравствующим ветеранам и труженикам тыла, прошедшим огонь сражений Великой Отечественной войны и вынесшим на своих плечах все тяготы военного лихолетья.

Примите самые искренние, теплые и сердечные поздравления! Крепкого здоровья, долгих лет жизни, мира и спокойствия, внимания и заботы родных!

Совет ветеранов
ОАО «ММП».

Уважаемые работники ОАО «ММП», ветераны!

9 мая - это день всенародной гордости, символ беззаветного мужества, стойкости, веры и терпения русского народа. В этот знаменательный день слились воедино человеческая радость и душевная боль о невосполнимых утратах. Мы чтим и помним подвиг героев Великой Отечественной войны.

Примите самые сердечные поздравления с Днем Победы! От всей души желаю всем крепкого здоровья, мира, добра, счастья, благополучия, любви родных и близких!

и.о. председателя профкома
ОАО «ММП» Н.И. Польская.



РАНХиГС
РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Мурманский филиал РАНХиГС
объявляет конкурс
на замещение должностей
научно-педагогических работников:

- доцент кафедры общественных дисциплин - 1 ст.;
- доцент кафедры экономики - 1 ст.;
- доцент кафедры менеджмента - 1 ст.;
- старший преподаватель кафедры общественных дисциплин - 2 ст.

Документы на конкурс принимаются по адресу:
183038, г. Мурманск, ул. Володарского, д. 3.

Дата окончания приема документов - 16.06.2015 г.

Адрес сайта, содержащий информацию о конкурсе:
www.mrm.ranepa.ru