



Полярные конвои - память потомков

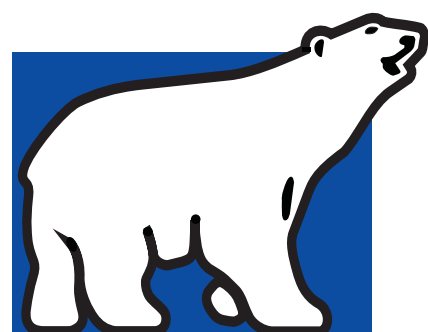
Год назад ветераны Второй мировой войны из шести стран открыли в Санкт-Петербурге памятник, увековечивающий подвиг моряков полярных конвоев. Три фигуры - советского, британского и американского моряков - стоят вместе на носу боевого корабля, символизируя коалицию трех великих держав в годы совместной борьбы против фашизма.

→ Стр. 5

Ольга Лескова: «Я нашла свое призвание»

На вопрос «Интересно ли тебе работать в Мурманском морском пароходстве?» ведущий специалист-эколог Ольга Лескова отвечает без колебаний: «На мой взгляд, работа в крупной компании с многолетней историей не может быть неинтересной. Конечно, пароходство привнесло в мою жизнь и карьеру много нового, и тут парой слов не обойтись...»

→ Стр. 6



АРКТИЧЕСКАЯ



№ 7
(7683)

31 июля
2015

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Они наносят точный удар



25 июля представители Мурманского морского пароходства прибыли в Заозерск для поздравления командования подшефной организации - 11-й дивизии атомных подводных лодок Северного флота с Днем ВМФ и вручения памятного подарка. С подводниками нашу компанию связывает уже более 10 лет дружбы.

→ Стр. 2

Притяжение Севера



В июле в музее Мурманского морского пароходства проходили съемки документального фильма о природе и людях Севера, нас посетили мурманские барды и внук легендарного Юрия Визбора.

→ Стр. 3

Нас проверил «Ревизорро»!



Июль в Мурманске отметился приездом телеведущей популярной сегодня программы на телеканале «Пятница» - Лены Летучей. «Залетела» знаменитая гостья «на огонек» в гостиницу Мурманского морского пароходства «Морьяк».

Для тех, кто не в курсе, несколько слов о проекте «Ревизорро». Елена Летучая приезжает в города нашей необъятной Родины, в каждом из них она посещает рестораны, кафе, гостиницы, проверяет их на предмет чистоты и порядка, хорошего обслуживания, вкусной и свежей еды и выносит свой вердикт, стоит ли посещать это заведение или нужно держаться от него подальше.

Рейтинги «Ревизорро» высоки, а в соцсетях у программы - большое фанатское сообщество. Естественно, что о главном призе - наклейке «Проверено. Ревизорро», которую строгая проверяющая клеит на входной двери понравившегося ей места, сегодня мечтают многие владельцы заведений общепита или иных учреждений сферы обслуживания.

По итогам визита Летучей, к большой радости персонала и администрации, «Морьяк» стал единственной гостиницей нашего города, которая получила заветную наклейку.

(Продолжение на стр. 2)



Наш хронограф



7 августа - 95 лет назад (1920) из Архангельска вышли в рейс суда первой Сибирской хлебной экспедиции, положившей начало систематическим плаваниям в Западном районе Арктики.

14 августа - 80 лет назад (1935) родился известный арктический гидролог, выдающийся специалист ледовой разведки, лауреат Государственной премии Лосев Валерий Михайлович. Погиб в Арктике при крушении самолета ледовой разведки. На мысе гидролога Лосева экипаж ледокола «Владимир Игнатьев» 22 июня 2005 года установил памятный крест.

Нас проверил «Ревизорро»!

(Начало на стр. 1)

Как все было, нам рассказала заместитель директора гостиницы - Екатерина Хохлачева:

- Гости забронировали два номера стандарт-класса. Естественно, о том, что за гости планируют у нас проживать, мы и не ведали. А когда они пришли всей командой с камерами - были ошарашены. Пробыв в одном из номеров час-полтора, визитеры перевернули все вверх дном: сняли простыни, наволочки, пододеяльники, матрасники, отодвинули холодильник, кровать, тумбу, проверили освещение.

В целом команда «Ревизорро» осталась довольна. Как рассказала горничная «Моряка» Людмила Мушкинина, Елена Летучая произнесла фразу: «Как вошли в

одних белых перчатках, так и вышли в них, в белых».

Один из постояльцев гостиницы записал на камеру мобильного телефона видео, где Елена Летучая, стоя на крыльце гостиницы и клея свою фирменную наклейку, объявляет во всеуслышание: «Рекомендуем гостиницу «Морьяк» в городе Мурманске для проживания!».

Ирина ЮСУПОВА.



НОВОСТИ КОМПАНИИ

Северный завоз

В июле два танкера Мурманского морского пароходства - «Индига» и «Варзуга» доставили в порт Певек свыше 27 000 тонн дизельного топлива для нужд Чукотского автономного округа. Это первые в этом году рейсы судов пароходства в рамках северного завоза, ежегодно осуществляемого флотом компании в летний период.

Мурманское морское пароходство доставляет нефтепродукты на Чу-

котку по заявкам ГУП ЧАО «Чукотснаб» в рамках заключенного договора на перевозку. Свыше 60 000 тонн топлива должно быть доставлено пароходством заказчику в порт Певек до окончания навигации.

Также в летний период танкерный флот ОАО «ММП» будет перевозить нефтепродукты из порта Архангельск и устья Обской губы на бары рек Яна и Колыма с разпаузкой на речные суда.



НАШИ ПОДШЕФНЫЕ

Они наносят точный удар

25 июля представители Мурманского морского пароходства прибыли в Заозерск для поздравления командования подшефной организации - 11-й дивизии атомных подводных лодок Северного флота с Днем ВМФ и вручения памятного подарка. С подводниками нашу компанию связывает уже более 10 лет дружбы.

Во время визита удалось посетить музей боевой славы дивизии и узнать много интересного.

11-я дивизия АПЛ (неофициальное название - противоавианосная дивизия АПЛ) была создана в июле 1963 года. 17 июля был сформирован штаб дивизии с местом базирования в губе Малая Лопаткина (Западная Лица). Командиром дивизии стал капитан 1-го ранга Н. Ф. Рензав. 9 дека-

бря на Север прибыла первая АПЛ К-166 проекта 675 под командованием капитана 1-го ранга В. И. Сивкова.

Сегодня основное назначение АПЛ, входящих в состав дивизии, - поиск и уничтожение крупных надводных боевых кораблей основных классов, нанесение ракетных ударов с применением крылатых ракет по важным наземным целям противника. В составе СФ это единственная дивизия АПЛ, решающая подобные задачи. Еще одна противоавианосная дивизия АПЛ есть на Дальнем Востоке, в составе Тихоокеанского флота.

У дивизии есть своя эмблема, на которой изображен символ «Меч-рыба». Эта рыба, как и атомные подводные лодки, спо-

собна наносить точный удар своим «орудием».

Кстати, в природе это очень сильная рыба, способная достигать 4,5 метра в длину и развивать скорость до 97 км/час. Меч-рыбу называют «живой торпедой», и она очень агрессивная. Известны факты, рассказывающие о том, что меч-рыба даже пыталась таранить суда, введя в заблуждение моряков, которые в действительности принимали ее за торпеду.

«В годы Второй мировой войны один из американских минных заградителей патрулировал у Тихоокеанского побережья США, когда его атаковала меч-рыба. Ее нападение нанесло кораблю с деревянным корпусом столь серьезное повреждение, что личный со-

став с трудом справился с поступлением воды через проделанную меч-рыбой пробоину. Минзаг в аварийном состоянии был отбуксирован на базу... Уже в наше время меч-рыба протаранила японский траулер, пробив в его днище такую дыру, что, несмотря на все усилия моряков, судно через сутки затонуло. Нападения меч-рыбы опасны и для современных судов с металлическими корпусами. Так, у берегов Англии меч-рыба чуть было не потопила эсминец «Леопольд», пробив в трех местах стальную обшивку корабля толщиной 2 см. Чтобы заделать пробоины, пришлось за



борт спускать водолазов. (Источник фактов: сайт «Живая планета»).

Еще нам рассказали, что дивизия укомплектована моряками-контрактами, матросов, проходящих срочную службу, здесь нет. И тому есть объяснение. Новые корабли, такие как, к примеру, сверхсовременная АПЛ «Северодвинск», принятая в состав ВМФ России в прошлом году, укомплектованы передовой техникой. Поэтому к их эксплуатации допускаются только высококлассные специалисты - подводники с солидным опытом морской службы.

Ирина ЮСУПОВА.

В июле в музее Мурманского морского пароходства проходили съемки документального фильма о природе и людях Севера, нас посетили мурманские барды и внук легендарного Юрия Визбора.

Что же манит людей на Север? Что здесь такого, что они связывают с ним всю свою жизнь?

Этими вопросами озадачилась группа молодых людей, любителей путешествий, которые ежегодно вместо южных заграничных берегов, теплого ласкового моря и «ол инклюзив» сервиса, отправлялись в путешествие по России-матушке. Плещеево озеро с кайтсерферами и синим камнем, Жижеч в Псковской области, Соловецкие острова. И каждое лето - все дальше и дальше на север, с его пронизывающими ветрами и скупыми на растительность ландшафтами за очередной порцией романтики, эмоций и впечатлений.

По словам молодых путешественников, в какой-то момент у них родилась идея создания фильма, посвященного людям и природе Севера. Так в составе группы оказались: Дмитрий Берлизов - альтист Президентского оркестра и Courage Quartet, Игорь Жеребцов - гита-

рист и коллекционер, Павел Кондратьев - фотограф, оператор, дизайнер, Валерия Есауленко - пианист трио Classica PLUS, Алексей Новиков - врач, маркетолог, журналист и Юрий Лобиков - внук Юрия Визбора, музыкальный руководитель Седьмой студии и автор оперы «Охота на Снарка».

Для воплощения своей творческой задумки молодые люди организовали самую настоящую экспедицию, определили маршрут, выбрав для своей поездки Кольский полуостров и Карелию, способ передвижения (им стал - автотранспорт). При этом они обязались описывать каждый этап своего пути в блогах социальных сетей (<http://blog.42mag.ru/>), чтобы каждый любопытствующий смог через фото и статьи проникнуться настроением путешественников и оценить все прелести их поездки.

Путешественники запланировали подняться в Хибины, проехать по Терскому берегу Белого моря, посетить поморское село Териберку, побывать в мурманском порту, а также в старейшем мужском монастыре на границе с Норвегией, сходить в поход к священному озеру саамов. «В карельском эко-отеле Karjala Park нас пригласили на чаепитие в чуме, посетить питомник хаски и совершить небольшой сплав по Шуре. Мы будем общаться с саамскими общинами, исследователями и геологами, моряками и священниками, художниками и хипстерами», - опубликовал в своем блоге на Facebook руководитель экспедиции Алексей Новиков.

А в нашем музее гости встретились с ветеранами Мурманского пароходства, участником полярных конвоев Александром Кургановым, а также с Владимиром Бутерой и Николаем Дюбановым и записали с ними интервью. Наши моряки поведали документалистам-путешественникам о жизни на севере и своей суровой работе в морях и океанах.



Далее по намеченному плану - Териберка и еще несколько населенных пунктов области. Как рассказал руководитель экспедиции Алексей Новиков, к своей поездке по Северу участники привлекли видных людей Кольского Заполярья, чья общественная и иная деятельность связана с духовным и культурным развитием региона. Среди таких людей - отец Митрофан из Североморской епархии, Надежда Фенина, саамская писательница, художница, Светлана Матрехина, председатель саамской общины.

Во время проведения съемок в наш музей пожаловали и члены мурманского клуба авторской песни «Пять углов». В музей пришли поэты - Александр Жаров, Сергей Зубанов, исполнитель песен Евгений Шишкин, Гарри Хачатурян с супругой. Для них Юрий Визбор - легенда, они большие поклонники твор-

чества Юрия Иосифовича. Именно поэтому каждый год 20 июня члены авторского клуба собираются на ступеньках мурманского художественного музея, чтобы публично исполнить песни любимого автора. И любое соприкосновение с легендой для пришедших поэтов и исполнителей - это нерадовое событие.

Сам внук Визбора Юрий Лобиков - скромный молодой человек и о себе поведал совсем немного: «Я пишу песни, музыку к спектаклям, интересуюсь музыкой к кино. Сейчас записываю свой первый альбом».

«В Мурманске я впервые, но все время напеваю «Песню о Мурманске», - добавил с улыбкой Юрий. - Слова к этой песне написал Павел Шубин, музыку - Сергей Никитин. А песня получилась Визбора. Вот такая история этой песни».

Ирина ЮСУПОВА.



Слева направо: Е. Шишкин, А. Жаров и внук Визбора Ю. Лобиков

ДЕНЬ, КОГДА НАЧАЛАСЬ ВОЙНА

22 июня 2015 года в поселке Титовка состоялся памятный митинг, на котором присутствовали ветераны, труженики тыла. Наша компания внесла свой вклад в то, чтобы это мероприятие состоялось.



ДОСРОЧНОЕ ПЕНСИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПО СТАРОСТИ: ОСОБЕННОСТИ, УСЛОВИЯ НАЗНАЧЕНИЯ, ПЕРСПЕКТИВЫ ДАЛЬНЕЙШЕГО РЕФОРМИРОВАНИЯ

(Продолжение.)

Начало в майском номере «АЗ» № 5.)

О возможности суммирования различных льготных оснований для досрочного выхода на пенсию необходимо консультироваться у специалистов, компетентных в вопросах оценки пенсионных прав.

Периоды работы лица на производствах с вредными условиями труда, как и любой юридический факт, требуют доказательств. В настоящее время существует два основных способа подтверждения такого стажа:

1. Справка работодателя, оформленная в соответствии с требованиями, предъявляемыми законодателем к соответствующим документам;

2. Сведения персонифицированного учета о стаже и заработке работников, передаваемые работодателем в Пенсионный фонд РФ.

При этом характер работы свидетельскими показаниями не подтверждается.

Документ, предъявляемый в качестве подтверждающего занятость во вредных и опасных условиях труда, должен содержать следующую информацию:

1. Фамилию, имя, отчество и полную дату рождения.

2. Периоды работы в организации со ссылкой на соответствующие приказы, график работы (полный или неполный рабочий день / рабочая неделя, постоянная занятость или работа по фактически отработанному времени).

3. Должности и подразделения, работа в которых дает право на досрочное пенсионное обеспечение, периоды соответствующей работы.

4. Условия работы, указывающие на вредные или опасные производственные факторы (например, постоянная и непосредственная занятость в плавсоставе судов морского и речного флота, работа внутри отсеков судов, работа с определенными веществами и пр.).



5. Ссылку на законодательный акт, которым предусмотрено право на досрочное пенсионное обеспечение в связи с занятостью во вредных и опасных условиях труда при работе в соответствующих должностях и подразделениях.

6. Периоды, которые не засчитываются в стаж для досрочного назначения пенсии (отпуска без содержания, учебные отпуска, военные сборы, донорские дни, курсы с отрывом от производства, прогулы, неполный рабочий день и иные периоды).

7. Основания выдачи справки (приказы, лицевые счета, штатные расписания, паспорта судов, технологический процесс, должностная инструкция и иные документы).

8. Сведения о переименовании (реорганизации) предприятия, если таковые имеются.

Во всех случаях за достоверность сведений, содержащихся в документах, подтверждающих «досрочный» стаж, ответственность несет работодатель, определяющий перечень льготных должностей на своем предприятии на основании результатов специальной оценки условий труда, проводимой компетентными органами.

Таким образом, для досрочного назначения страховой пенсии по старости в настоящее время требуется наличие установленного законом количества лет страхового и специального стажа, достижение определенного возраста, наличие документов, подтверждающих вредные производственные факторы, а также уплата дополнительного тарифа страховых взносов работодателем в Пенсионный фонд РФ на тех работников, кто занят на вредных производствах.

В настоящее время в среде специалистов проблема досрочных пенсий обычно рассматривается в двух взаимосвязанных аспектах:

1. Произошедшее в прошлом разрастание системы предоставления досрочных пенсий, обусловленное преимущественно целями привлечения рабочей силы на предприятия с вредными, тяжелыми и опасными условиями труда и в районы с неблагоприятными климатическими условиями проживания, в качестве компенсации неблагоприятных условий на рабочем месте.

2. Связанные с этим чрезмерные затраты на выплату досрочных пенсий (порядка 30% бюджета Пенсионного фонда РФ).

Основными принципами преобразования системы досрочных пенсий по старости с точки зрения государственных органов является сохранение системы социальных гарантий работникам, занятым на производствах с особыми условиями труда, поддержание доверия граждан к закону и действиям государства, недопустимость внесения произвольных изменений в действующее законодательство, а также установление переходного периода в целях создания условий для постепенной адаптации граждан к новым условиям пенсионного обеспечения.

Подытоживая все выше сказанное, следует отметить, что работа в особых условиях труда и неблагоприятных условиях проживания влечет за собой преждевременную утрату трудоспособности (что подтверждено рекомендациями Международной организации труда) и снижение продолжительности жизни (что является статистическим фактом). Поэтому сохранение системы льготного пенсионного обеспечения в том или ином виде нельзя объяснить только инерцией мышления или пережитками административной системы управления.

Социально ориентированное государство не имеет права полностью снять с себя ответственность за наличие подобных рабочих мест, поскольку оно допускает их существование, иначе была бы нарушена Конституция РФ («Статья 37 ...Каждый имеет право на труд в условиях, отвечающих требованиям безопасности и гигиены...»). Роль государства в данном случае заключается в упорядочении системы, устранении из нее побочных наслоений и в создании условий, стимулирующих работодателя к сокращению рабочих мест с особыми условиями труда путем совершенствования техники, технологии и организации труда там, где это возможно.

Тем не менее, на мой взгляд, как бы ни решалась проблема досрочных пенсий, избежать, с одной стороны, роста нагрузки на предприятия с вредными производствами, а с другой, сокращения числа работников, имеющих право на более ранний выход на пенсию или другие гарантии, не удастся.

Юлия НИКИФОРОВА,
старший инспектор УТР.

ЛЮДИ ПАРОВОДСТВА



О капитане Алексее Терентьевиче Кудлае уже написано немало. В основном как о высоком профессионале. А мне повезло не только работать под его командованием, но и тесно общаться просто как с человеком.

Вот несколько эпизодов.

Полвека назад мы зашли в Калининград, ко мне прилетела невеста. Попасть в порт постороннему и сейчас-то не просто, а уж в советское время - почти невозможно. Невеста стояла на проходной, когда я рассказал об этом капитану.

- Борис Николаевич, а она вам кто?

- Невеста. В отпуске мы поженимся.

Капитан взял бланк судовой роли, заполнил, расписался, печать поставил и не вахтенного послал, а сам пошел на проходную. Привел ее под руку, время было обеденное, Алексей Терентьевич провел ее в кают-

компанию и усадил оробевшую и покрасневшую невесту рядом со мной.

Через три месяца я получил отпуск, и мы сыграли свадьбу. Алексей Терентьевич был, выражаясь современным языком, нашим виртуальным посаженным отцом. Он тоже был в отпуске, прислал из Москвы сначала открытку поздравительную, а в день свадьбы - теплую телеграмму.

Прошло два года. Мы с грузом леса для Сирии зашли в Мурманск пополнить снабжение. А в рейс выйти не можем: на борту нет 1-го помощника капитана, нет никого и в отделе кадров. А без помполита в заграничный рейс ну никак нельзя! Капитан весь рабочий день провел в пароходстве, а когда поднялся на борт - вызвал меня:

- Борис Николаевич, мы выходим в рейс. Вы будете исполнять обязанности помполита. В дополнение к своим служебным.

Мне не было тогда и 30. Я был вторым электромехаником. Секретарем парторганизации. Второй электромеханик на электроходе - должность одна из ключевых в машинной команде. На ходу - вахта с 00.00 до 04.00 и с 12.00 до 16.00. На стоянке - вахта стояночная, сутки через двое. Да еще надо чистить после Арктики главные генераторы и гребной электродвигатель. А тут еще обязанности помполитские: компонуешь группы в увольнение на берег, выдавая мореходки, инструктируешь. Потом жди их на

КАПИТАН КУДЛАЙ

борту, собирай мореходки, заполняй журнал увольнений. В общем, сам я за эти две недели на берег и не сходил.

Вот тогда я встречался с капитаном ежедневно. Мне многое хотелось узнать у него.

- Алексей Терентьевич, а когда Вам было по-настоящему страшно?

Думал, он вспомнит арктические конвои. И как п/х «Щорс» под его командованием подорвался в 1942-м и затонул в проливе Югорский Шар. А он:

- Помните переход из Индонезии в Индию?

- Конечно, помню.

- А несчастный случай с плотником помните?

Я расскажу, как это было. Почти экватор, жара. Плотник и боцман на палубе готовили концы швартовные. Трос стальной, и не было тогда никаких «болгарок». Технология такая: трос распластан на накопальне, плотник держит клещами длинное зубило, боцман кувалдой рубит стальные пряди. Как уж получилось, но последний удар пришелся не по зубилу, а по голове плотника. Он лежит с пробитой головой, без сознания. Прибежал врач судовой, прибежал вахтенный помощник, прибежал капитан. Врач обработал рану, накладывает повязку, пытается привести Олега в сознание. Нет, хотя он и дышит.

- Ну что, доктор?! - спросил капитан.

- Трудно сказать, насколько серьезно поврежден мозг, - ответил доктор.

И тихо добавил:

- Может, эта травма...

Еще тише: «Несовместима». И уже совсем тихо: «С жизнью... Давайте нести его в лазарет».

- Нет! Несите его на крыло палубы возле моей каюты.

Хорошо, что океан был спокойным. Но жара несусветная (не было тогда кондиционеров на транспортных судах). Моряки стали из фанеры мастерить воздухопровод, чтобы хоть как-то обдувало раненого. Боцман сидел рядом, держал друга за руку. Почти все время рядом был и капитан.

- Вот это, Борис Николаевич, и были самые тяжелые часы в моей жизни, - сказал мне Кудлай.

Выжил, выжил Олег! И не просто выжил, но и через год вновь пошел в море.

Через год мы проводили Алексея Терентьевича на пенсию. Мне он подарил почти всю свою библиотеку. До самой смерти я посылал ему радиogramмы - поздравления с праздниками.

Вот держу сейчас перед собой «Словарь иностранных слов» из той самой библиотеки. Издание 1955 года. Почти 900 страниц пожелтевших. Книга истрепана. Переплести бы... Нет, не буду! Пусть будет, как тогда.

Борис СПИРИДОНОВ,
ветеран ММП.



ПОЛЯРНЫЕ КОНВОИ - ПАМЯТЬ ПОТОМКОВ

Год назад ветераны Второй мировой войны из шести стран открыли в Санкт-Петербурге памятник, увековечивающий подвиг моряков полярных конвоев. Три фигуры - советского, британского и американского моряков - стоят вместе на носу боевого корабля, символизируя коалицию трех великих держав в годы совместной борьбы против фашизма.

Памятник морякам открыт в сквере возле Морского колледжа на улице Седова. Примечательно, что открытие состоялось в день 73-летия со дня прибытия в Мурманск первого полярного конвоя. На транспортных и танкерах в Мурманск и Архангельск было доставлено более 22 тысяч самолетов, свыше 13 тысяч танков, 13 тысяч орудий, 639 кораблей и других важных грузов, включая продовольствие на сумму более 2 миллиардов долларов...

Как бывшего моряка Мурманского морского пароходства, а ныне ветерана флота, это событие меня несколько смутило. Почему памятник установлен не в Мурманске или Архангельске, северных портах, куда направлялись суда полярных конвоев?! К тому же в восточной части Баренцева моря - советской зоне ответственности - к защите конвоя активно подключались боевые корабли и авиация советского Северного флота. Как не сказать и про интернациональное кладбище моряков, где нашли последний приют участники конвоев, которое расположено как раз в Мурманске.

Тем не менее установка памятника в Санкт-Петербурге разбудила во мне замечательный эпизод из морской практики... в конце 70-х годов. День Победы довелось тогда отметить в обществе моряков-ветеранов арктических конвоев. Это произошло

благодаря заходу мурманского теплохода «Доброполье» в Ливерпуль. Незабываемую встречу с английскими моряками из разных графств организовал мистер Гибсон из филиала общества англо-советской дружбы. Это был пожилой, высокий, худощавый и необычайно энергичный англичанин. За активную просветительскую работу и распространение наших газет он даже награжден автомобилем «Москвич».

Согласно ритуалу перед фуршетом пришлось выслушать спич мистера Гибсона и помполита судна Василия Романенкова. Освещать встречу и помогать с переводом из Лондона прибыл молодой журналист Агентства печати и новостей (АПН) по имени Сергей.

31 августа 2015 года - 74 года со дня первого конвоя «Дервиш».

Когда разошлись для общения по комнатам небольшими группами, ветераны конвоев рассказывали об огненных походах в северных морях. Но и мы ведь приписаны к арктическому пароходству, так что удивительная получалась связь времен! По этому случаю был произнесен не один замечательный тост и выпит добрый стаканчик виски. К концу встречи наши уважаемые собеседники с удовольствием приняли приглашение посетить «Доброполье» с ответным визитом.

Администрация судна, отдать ей должное, хорошо подготовилась к встрече. Среди гостей выделялся пожилой, но очень крепкий мужчина - большого роста и с широченной грудью колесом. Во время трапезы с ним любезно беседовал третий штурман Казаков. Василий Прокопьевич выяснил, что наш гость Рой Адамсон - участник печально известного конвоя PQ-17. Англичанин рассказал, что служил матросом на английском линкоре «Дьюк оф Йорк» в дальнем прикрытии каравана.

Бывалый матрос Адамсон признался, что в Ливерпуле он... популярный оперный певец! Гости заулыбались и утвердительно закивали головами. Упрашивать ветерана долго не пришлось, желая побаловать русских моряков мировой оперной классикой, громовым голосом он исполнил арию Бориса из одноименной оперы «Борис Годунов».

Тут-то и произошел тот самый славенький конфуз. На подволоке кают-компания сработал датчик пожарной сигнализации. Вообще-то ложное срабатывание станции иногда случалось, но тут такое совпадение. Не результат ли это мощных децибелов певца? Как следствие - по судну загремели колокола громкого боя и загудели ревуны. Вахтенная служба, как и положено, объявила общесудовую тревогу. Русские моряки изготовились к борьбе с огнем.

Успокоил всех старший помощник капитана Сергей Кузнецов, сообщивший по судовой трансляции хорошо поставленным командирским голосом, что тревога учеб-

ная. Так что бывший английский моряк, сам того не ведая, провел тренировку с экипажем советского теплохода. Глаза Роя Адамсона светились, наверняка он вспомнил Северную Атлантику и огненные походы в тревожном 1941 году. Отметив хорошую подготовку молодых мурманских моряков, оперный тенор предложил по этому случаю тост, в чем мы его дружно поддержали... Прошли годы... Судьбе было угодно, чтобы мои пути вновь пересеклись с ветеранами конвоев. Случилось это на другом судне, теплоходе «Юта Бондаровская», под командой капитана Керова. Причем в холодных водах Баренцева моря. В 1991 году на Севере отмечали 50-летний юбилей союзных арктических конвоев. Мероприятие имело кодовое название «Дервиш». Был создан символический конвой, где кроме кораблей Северного флота принял участие английский эсминец. В качестве условно конвоируемых судов использовали транспортные корабли Мурманского морского пароходства, в том числе и «Юту Бондаровскую».

А ведь мы следовали, под «завязку» груженные, на Шпицберген. Однако поступило распоряжение идти в исходную точку, в



Мурманск



распоряжение адмирала Северного флота Касатонова. Выстроившись в походный ордер, суда и корабли совершили символический переход в Баренцевом море.

На борту «Юты Бондаровской» мы стали свидетелями реконструкции морского сражения. Имитировалось нападение противника на торговые суда, всплывали подводные лодки, гремели выстрелы и взрывы, не осталась в стороне и авиация Северного флота. Прибывшие из Англии моряки-ветераны наблюдали за происходящим с госпитального судна Северного флота «Свирь». Причем сидя за накрытыми столиками у больших квадратных иллюминаторов. Это тепло и комфорт от союзников они вполне заслужили своими подвигами в холодных арктических морях.

После мероприятий на воде английский эсминец бросил якоря на мурманском рейде. В центральном сквере города, напротив Главпочтамта, состоялось торже-

ственное открытие памятного обелиска в честь юбилея. При большом стечении жителей города играл духовой оркестр военных моряков-англичан. Состоялось прохождение парадного строя. После чего хлебосольные мурманчане разобрали английских моряков по домам. Портовый диспетчер рассказывал, что подгулявшие моряки даже задержали выход эсминца в море, не явившись вовремя на корабль. Наверняка они долго вспоминали гостеприимных мурманчан, их радушие и... обильное угощение.

Таким образом, благодарная судьба позволила мне дважды встречаться с моряками, героями полярных конвоев. А в третий раз - любоваться памятником в их честь. Героические северные переходы моряков разных стран и схватки с фашистами в годы Великой Отечественной войны останутся в памяти потомков навсегда...

Феликс ЦЫГАНЕНКО.



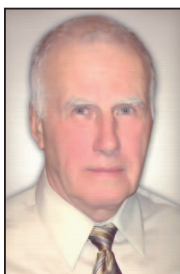
Санкт-Петербург



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 в июне 2015 года на 80-м году ушел из жизни капитан дальнего плавания Мурманского морского пароходства, почетный работник морского транспорта **Леонид Владимирович Сахарук**.



Леонид Владимирович родился 12 октября 1935 года в Новокаширске Московской области. Окончил ЛВИМУ в 1958 году. По распределению прибыл в Мурманское государственное морское арктическое пароходство в феврале 1959 года. Ходил на судах «Индигоирка», «Механик Бондик» в должностях 4-го и 3-го штурмана. Вторым штурманом рабо-

тал на т/х «Полярный», затем старпомом на т/х «Дудинка». С 1974 года был утвержден в должности капитана, ходил на т/х «Усолье», «Дорогобуж», «Михаил Стрекаловский». Леонид Владимирович ушел на пенсию в 2004 году.

Был награжден нагрудным знаком «За безаварийную работу в течение 10 лет», орденом «Знак Почета», медалью «За доблестный труд».

11 июня 2015 года в Мурманске на 83-м году ушел из жизни **Филатов Александр Тарасович**, работавший старшим мотористом на судах компании. Стаж его работы в компании - 37 лет.

Пусть добрая память о них надолго останется в наших сердцах! Пусть земля им будет пухом!



Ольга Лескова: «Я НАШЛА СВОЕ ПРИЗВАНИЕ»



На вопрос «Интересно ли тебе работать в Мурманском морском пароходстве?» ведущий специалист-эколог Ольга Лескова отвечает без колебаний: «На мой взгляд, работа в крупной компании с многолетней историей не может быть неинтересной. Конечно, пароходство привнесло в мою жизнь и карьеру много нового, и тут парой слов не обойдешься...»

Ольга работает экологом в Мурманском морском пароходстве с июня 2014 года. Окончила с отличием Мурманский государственный технический университет в 2010 году по специальности «Инженерная защита окружающей среды» с присвоением квалификации «инженер-эколог», в 2014 году магистратуру по направлению «Техносферная безопасность», и также с отличием. К своим 27 годам Ольга имеет за плечами солидный опыт работы в федеральном бюджетном учреждении - структуре, подведомственной Росприроднадзору, где она на протяжении четырех лет занималась экологическим проектированием и инженерно-изыскательской деятельностью.

- Оля, а что нового привнесла в твоё профессиональное самосовершенствование работа в ММП?

- У эколога на крупном предприятии множество задач. Если коснуться судовой специфики компании, то опыт для меня как для специалиста экологического профиля просто бесценный. Помимо природоохранных мероприятий на береговых объектах я занимаюсь вопросами в области охраны окружающей среды на судах компании. Немаловажно

и то, что работа в пароходстве значительно расширила круг моих профессиональных контактов.

- Чем важна твоя деятельность для компании?

- Считаю, что одна из основных задач инженера-эколога, кроме исполнения природоохранного законодательства, - исключить штрафы со стороны надзорных органов. Для этого регулярно выполняю мониторинг требований природоохранного законодательства, ну и, конечно же, повышаю уровень своих знаний в области экологического права, экологической безопасности, методов защиты окружающей среды и других сферах, связанных с охраной окружающей среды.

- И как с этим обстоят дела?

- В 2013 году я получила дополнительное образование по программе «Инженерные изыскания для подготовки проектной документации, строительства и реконструкции объектов капитального строительства». За время работы в пароходстве была направлена от компании в Санкт-Петербург на курсы повышения квалификации. Ввиду того, что в нашей компании я занимаюсь еще и вопросами обеспечения пожарной безопасности на береговых объектах, то прошла и по этому направлению соответствующее краткосрочное обучение.

- То есть можно сказать, что ты занимаешь достаточно активную жизненную позицию?

- Думаю, да. Еще во время обучения в вузе я состояла в студенческом совете МГТУ, участвовала в общественных ор-

ганизациях, в международных проектах, таких как Barents Sea Conference (Хаммерфест), WARES (Оулу).

И сегодня участие во всевозможных конференциях, форумах, заседаниях - это еще один из дополнительных положительных моментов работы в ММП. Это позволяет мне получать оперативную информацию по актуальным вопросам, связанным с организацией природоохранной деятельности предприятий в условиях серьезных изменений природоохранного законодательства.

- Ты можешь привести примеры наиболее значимых мероприятий?

- Всего за год работы в компании я приняла участие: в 9-м заседании бассейнового совета Баренцево-Беломорского бассейнового округа, членом которого является ОАО «ММП», международной научно-практической конференции «Охрана окружающей среды и здоровья в РФ и странах ЕС», экологической научно-практической конференции «Охрана окружающей среды Мурманской области. Итоги и перспективы», во втором заседании общественной комиссии по направлению «Экология» МОО «Ассоциация полярников». На этом заседании поднимались вопросы по созданию экологического стандарта по безопасной деятельности в Арктике.

- Насколько я понимаю, твоя профессия тебе по душе и ты в ней нашла свое призвание?

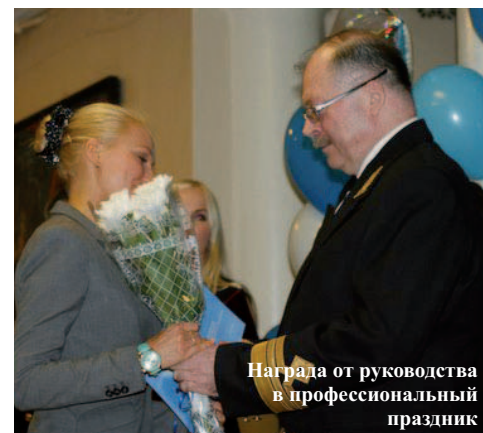
- В первый год обучения по специальности я имела совершенно иное представление о работе инженера-эколога. Я не думала, что мне предстоит рационально решать проблемы негативного воздействия на окружающую среду путем принятия инженерных решений и анализа нормативно-правовой базы. На мой взгляд, работа эколога отчасти сравнима с работой медицинского персонала по важности и значимости для сохранения здоровья людей. От качественного состояния окружающей природной среды (состояния почвы, загрязненности атмосферного воздуха, морских и поверхностных вод) напрямую зависит качество выращенных продуктов, влияющих на здоровье граждан и самочувствие людей. Для меня это важно, я чувствую, что являюсь небольшим «винтиком» в большом механизме, отвечающем за охрану окружающей среды.

- В твоей семье не было экологов?

- Нет. Моя мама всю жизнь работала с детьми школьного и дошкольного возраста. У нее 40 лет педагогического стажа. Она всегда учила меня бережному и аккуратному отношению к природе, к книгам. Так как я считаю профессию педагога общественно полезной, то и мне, по примеру моей мамы, хотелось также заниматься общественно полезной деятельностью.

- Успела влиться в коллектив за год работы?

- Несмотря на то, что коллектив достаточно большой, при этом он сплоченный, и все в меру своих сил и возможностей стараются помочь друг другу в



Награда от руководства в профессиональный праздник



решении проблем, возникающих в работе. Это меня приятно удивило, ведь бытует мнение, что в больших компаниях работники не просто не являются дружными, а могут даже и не знать специалистов из разных департаментов. Надеюсь, что в дальнейшем мои отношения с коллегами будут складываться также успешно.

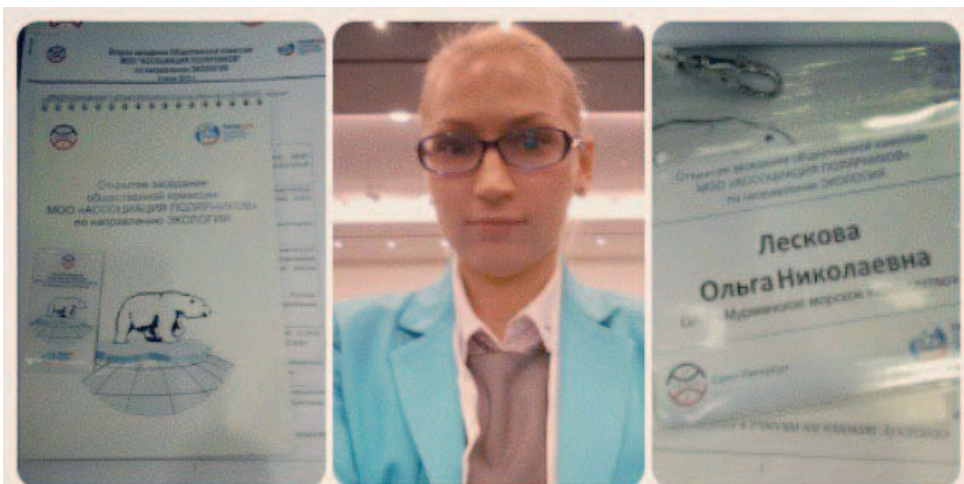
- Находишь время на отдых?

- Работа занимает значительную часть моих будней, а порой и выходных дней, но я всегда стараюсь находить время на активный отдых. Зимой - беговые лыжи, коньки, летом, весной - бег. Могу и на лодках, и катамаранах покататься либо просто на природе погулять. Мечтаю попробовать рафтинг и, безусловно, серфинг.

При проведении своего отпуска я стараюсь по возможности посещать всегда разные страны или города России для расширения своего кругозора и знакомства с новыми культурами и традициями различных народов.

- Спасибо тебе за интересную беседу. И успехов во всех начинаниях!

Беседовала Ирина ЮСУПОВА.
Фото из архива редакции
и О. ЛЕСКОВОЙ.



Ну да, шоколадный. И без всяких ка-вычек. Летом 1971 года мы несколько месяцев ходили вдоль побережья Западной Африки: Сенегал, Гвинея, Того, Нигерия. Жара несусветная: лето в разгаре, экватор рядом, о сложностях жизни на судне без кондиционирования воздуха я уже писал.

Здесь я впервые увидел негра-альбиноса. Сейчас в США считается неполиткорректным употребление слова «негр» - надо говорить «афроамериканец» ну или «чернокожий». Но тот был совсем не чернокожий. Все характерные черты негроидной расы: губы, нос, курчавые волосы, но кожа - белая, не поддающаяся загару. Местные его презирали (воистину «белая ворона», которую гонят из стаи).

Он приходил к трапу ежедневно, мы подкармливали его. Выглядел опереточно: длинная черная шинель и завязанная под подбородком военно-морская шапка-ушанка. Это в тропиках-то! Подошел как-то днем, на палубе были только вахтенный да доктор. Вахтенный ему: «Нет сейчас ничего для тебя, завтра приходи!» Все равно стоит, просит.

Мы к доктору: «Дай ему что-нибудь!» - «Пойду поищу».

Нашел, принес... тубик мази с пчелиным ядом. От радикулита. Альбинос открыл ее, понюхал, потом пальцем потер себе десны, ноздри, запрыгал от жжения, скинул шинель и давай подмышки мазать, а затем скакать с воплями.

В Того (сейчас Тоголезская республика), в порту Ломе я познакомился с лощманом. Хорошо одет, хорошо образован, мне интересно было с ним. Вот из интереса я возьми и спроси:

- Слушай, а вот как вы, африканцы, относитесь к нам, белым? Что думаете при этом?

- Ну что думаем? Хорошие вы люди. Только вот... - замаялся.

- Да говори!



- Неприятно, что вы такие белые. Как мучные черви. Некрасиво это.

Так что, расизм - он разный бывает.

В тот год я собирался поступать в Академию Внешторга. В Мурманске были уже готовы все документы, пройдены все инстанции, с Москвой списался. А в этом рейсе был в гостях у работников Торгпредства в Гвинее. И там в разговоре упомянул, что вот тоже, возможно, буду работником Внешторга.

- А у тебя «лапа» есть?

- Какая лапа?

- Ну обычная, «волосатая».

- Да нет никакой лапы!

- Ага. И ты, наверное, думаешь, что после Академии пошлют тебя в Англию или в Бельгию? А вот сюда - не хочешь?! Посмотри на нашу жизнь: детей на улицу не выпускаем, овощи и фрукты, что привозим с базара, моем со стиральным порошком. Воду, если взять из водопровода и поставить стакан на ночь, то утром там уже шевеление. Зато работаем за границей!

У меня желание заниматься внешней торговлей пропало, хотя потом в Мурманске было много неприятных разговоров.

ШОКОЛАДНЫЙ РЕЙС

Возвращаясь к теме. Груз мы брали в Ломе. Какао-бобы. В мешках. Немного интересного в сторону. Какао, вообще-то, родом из Центральной Америки, в Африке стали культивировать позднее. Я был на плантации. Деревья до 12 метров высотой вперемешку с бананами и пальмами - дерево не любит прямого солнца. Поразили цветки - растут прямо из коры, нежного бело-розового цвета. А плоды похожи формой и величиной на лимоны, лишь на поверхности продольные борозды. Внутри в этих бороздах и зреют бобы, окруженные сахаристой мякотью.

Ацтеки из этой мякоти алкоголь делали, а из бобов напиток, мало похожий на наше привычное какао: там добавляли соль и острый перец чили. Не пробовали?

Когда конкистадоры завоевали Мексику (в 1519 году), то в сокровищнице последнего вождя ацтеков Монтесумы II они нашли (внимание!) 25000 центнеров какао-бобов. Конфисковали, конечно (в качестве уплаты за налоги). А тогда за 100 бобов можно было раба купить. В Испании рецепт напитка из какао-бобов был засекречен указом короля. За разглашение - смертная казнь. И ведь казнили несколько десятков человек. Ну а в Россию какао в виде шоколада попало в 1877 году в царствование Александра II.



Бобам какао до шоколада еще далеко. Сначала бобы сушат на солнце на банановых листьях вместе с мякотью. Мякоть на солнце бродит, образуя спирт, который забирает у бобов природную горечь. Потом, после сушки, какао-бобы в джутовых мешках отправляют на переработку. Это не только шоколад, какао используется и в фармацевтике. А в шоколаде главное не порошок какао, а масло. Скажем, в белом шоколаде используется только масло какао и высококачественное молоко. Кстати, шоколад не всем можно употреблять: для собак и кошек плитка шоколада - смертельная доза. Убивает он и лошадей, и попугаев. А все из-за токсичного теобромина, который содержится в какао, для человека он безвреден из-за быстрой метаболизации.

Это сейчас мы обо всем этом знаем, а тогда, глядя на погрузку, обратили внимание, что несколько мешков разорвалось. Погрузка закончилась - и пошел по коридорам шоколадный запах! Самое популярное приглашение у нас было: «Заходи на какавку!». Не зная никаких рецептов, химичили: и с сахарной пудрой, и со сгущенным молоком (а в то время его выдавали «за вредность»). Варили до того состояния, что ложка стояла. В общем, наелись какао и самодельного шоколада до конца жизни.

Борис СПИРИДОНОВ, ветеран ММП.



ВМЕСТЕ МЫ - ОДНА СЕМЬЯ!

Поздравляем вас, коллеги!

В июле мы поздравляли с юбилейными датами наших коллег - моряков и береговых работников нашей компании:

Нужную Анну Викторовну - инспектора по репатриации и паспортно-визовому оформлению отдела по работе с персоналом (по флоту) УТР;

Меньшикова Александра Владимировича - 4-го механика т/х «Александр Суворов»;

Толстопятенко Константина Алексеевича - матроса 1-го класса т/х «Хатанга»;

Филиппова Игоря Викторовича - заместителя главного инженера - начальника УТЭФ ДТД;

Канжина Андрея Владимировича - 3-го механика т/х «Кузьма Минин»;

Махотенко Игоря Юрьевича - боцмана СПК-21/35;

Смагу Петра Тадеевича - старшего моториста-электромеханика т/х «Капитан Данилкин»;

Ермолаева Владимира Владимировича - оператора по перекачке нефти группы обеспечения погрузки нефти и нефтепродуктов ДЭБО и ВФ;

Федан Ольгу Владимировну - лифтера группы хозяйственного обслуживания зданий управления, АХС ДЭБОиВФ;

Леваненкова Сергея Алексеевича - старшего моториста-электромеханика т/х «Котлас»;

Шаманина Виктора Викторовича - водителя службы вспомогательного флота,

гидротехнических сооружений и транспорта ДЭБОиВФ;

Фархутдинова Наиля Марселевича - боцмана т/х «Петр Великий»;

Щеголева Владимира Борисовича - рабочего по комплексному обслуживанию зданий и оборудования базы отдыха «Арктика»;

Кашутин Эдуарда Павловича - боцмана т/х «Заполярье»;

Ангустова Валентина Александровича - капитана т/х «Заполярье»;

Шилова Владимира Георгиевича - матроса 1-го класса т/х «Капитан Данилкин»;

Минасяна Айгаза Ованесовича - электромеханика т/х «Клавдия Еланская»;

Колесникову Марину Адольфовну - мастера группы ремонта зданий и сооружений, АХС ДЭБОиВФ;

Сухих Алевтину Павловну - уборщика служебных помещений АХС ДЭБОиВФ.

Вам, родившимся в июле 1955, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морской профессии, верность главным 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 95-летием

Жирнову Александру Егоровну - участника ВОВ, работавшую делопроизводителем на а/л «Ленин», проживающую в Санкт-Петербурге. Стаж ее работы в пароходстве - 9 лет.

С 85-летием

Павленок Раису Мироновну - работавшую инспектором в 1-м отделе, проживающую в Белгороде. Стаж ее работы в пароходстве - 36 лет.

С 80-летием

Каргополову Валентину Александровну - ветерана труда, работавшую оператором в радиоцентре, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 18 лет.

Трофимову Ивану Александровича - ветерана труда, работавшего старшим механиком на т/х «Зареченск», проживающего в городе Великие Луки. Стаж его работы в пароходстве - 44 года.

С 75-летием

Кондратьева Геннадия Григорьевича - работавшего боцманом на т/х «Дедовск», проживающего в городе

Пестово Новгородской области. Стаж его работы в пароходстве - 37 лет.

Пронину Тамару Павловну - работавшую горничной в гостинице «Морьяк», проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 18 лет.

Романенко Аллу Васильевну - работавшую дневальной на судах компании, проживающую в городе Октябрьская Станция Краснодарского края. Стаж ее работы в пароходстве - 18 лет.

Миронову Лидию Владимировну - ветерана труда, работавшую инженером-конструктором в конструкторском бюро, проживающую в Онеге. Стаж ее работы в пароходстве - 23 года.

С 70-летием

Конюхова Анатолия Ивановича - ветерана труда, работавшего 3-м электромехаником на судах компании, проживающего в Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 23 года.

Фарафонову Татьяну Васильевну - ветерана труда, работавшую старшим диспетчером на автобазе, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 29 лет.

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



ХОЗЯИН АРКТИКИ И СИМВОЛ ПАРОХОДСТВА

Ни одно государство в мире не имеет столь продолжительных морских границ в арктических широтах, как Россия, - свыше 13 тысяч километров от Кольского полуострова до мыса Шмидта на Чукотке. Ключевую роль в обеспечении круглогодичного судоходства по всему Северному морскому пути играло и играет Мурманское морское пароходство.

Период моей работы в Мурманском морском пароходстве совпал с политическими и социально-экономическими изменениями в стране в 90-х годах. Переход экономики России на рыночные условия потребовал новых методов управления. В этих условиях потребовалось проведение огромной работы по созданию новой экономической системы на морском транспорте, включая создание новых инструментов в продвижении организации не только на внутреннем, но и на международном рынке.

Совершенно очевидным стал вопрос о создании нового фирменного стиля пароходства. Дстойно и качественно исполненный фирменный стиль является основным гарантом успеха предприятия. Репутация бренда, доверие партнеров и клиентов, публичная известность и, как следствие, эффективность продаж - все это зависит от него. Он является неотъемлемой частью имиджа и важнейшим инструментом в продвижении организации. Фирменный стиль организации - это дизайн логотипа, цветовая гамма и схема верстки, дизайн носителей (наружная, печатная и сувенирная реклама, элементы делопроизводства и прочее), привлекающее и эффективное название, запоминающийся слоган. В условиях

Логотип «Белый Медведь» украшает здание управления компании.



Северные территории знамениты своими обитателями - даже названия они получили от животных. Древнегреческое слово «arctos» означает «медведь», правда, не земной, а небесный. Еще в античные времена люди знали, что по одной из звезд созвездия Малая Медведица - Полярной - можно определить, где находится север. И тогда его стали называть Арктикой - Медвежьим краем. Ну а Антарктикой («anti» - «против» по-гречески) назвали противоположную часть Земли.

стремительного развития мирового рынка товаров (услуг) усиливается и конкуренция. В деле привлечения потребителя именно грамотно разработанный фирменный стиль становится главным конкурентным преимуществом любого предприятия.

Эта задача была возложена на отдел внешних связей и впоследствии на управление маркетинга, которые я возглавлял. Была проведена большая организационная и поли-

графическая работа по разработке фирменного стиля, конкурсному отбору с участием всех подразделений пароходства, «Арктической звезды» и городских организаций. Предлагались различные варианты логотипов, включая атомные ледоколы, пассажирские и торговые суда, достопримечательности города и даже пингинов. Не вызвала сомнения только аббревиатура MSC (Murmansk Shipping Company). Но впоследствии оказалось, что она уже существует и зарегистрирована как Mediterranean Shipping Company. Поэтому окончательным вариантом стало MSCO.

Из логотипов наиболее эффективным и привлекательным, на взгляд экспертов, оказался «Белый мишка». Полярный медведь являлся и является символом нашего поколения, о чем свидетельствуют многочисленные изображения этого полярного гиганта, в том числе и на гербах многих городов и регионов мира. В Хаммерфесте (Норвегия) существует даже Королевское общество полярных медведей. Кроме того, Россия и США - это две из пяти стран, на территории которых обитают белые медведи, и они выступают с требованием усилить защиту этих животных в рамках международного договора о видах животных, которые находятся под угрозой исчезновения. Этот вариант и был утвержден советом пароходства. Таким образом, мишка стал не только символом арктического пароходства, но и напоминанием о необходимости защиты этих прекрасных животных.

Логотип Мурманского морского пароходства сейчас хорошо известен в России и в других странах.

Василий ЛОБАН.

Фото из архива редакции.



Вся правда о белых медведях

- Скандинавы называют белого медведя ледовым, англичане - полярным медведем. Русские поморы звали его ошкуем, чукчи и эскимосы - умкой.
- Длина тела взрослой особи от 1,5 до 2,5 метра.
- Продолжительность жизни медведя в природе - 30 лет, в неволе - 40 лет.
- Во время поиска пропитания способны преодолевать огромнейшие расстояния со средней скоростью 4,5 км/ч. Бегают белый зверь редко. Плавают отменно. Может долгое время находиться в воде.
- Говорят, на Шпицбергене медведей больше, чем людей. Только здесь можно встретить знак «Осторожно! Белые медведи».
- Почему белый медведь часто на фотографиях с желтоватым мехом? Оказывается, желтый - это естественный окрас белого медведя. Молоденькие медвежата могут быть белоснежными, но взрослые животные в норме желтоватые, со слегка лимонным оттенком. Кроме того, в зоопарках, в жарком климате шерсть мишек из-за строения приобретает и вовсе зеленоватый окрас: в ней начинают цвести безвредные водоросли.
- Крылатая фраза - вопрос из «Золотого тельца»: «Чего вы орете, как белый медведь в теплую погоду?» имеет под собой вполне разумные основания. Дело в том, что глобальное потепление и быстрое таяние ледников несет угрозу для этих хищников, в особенности в плане пропитания. Весной лед уходит от берега настолько быстро и далеко, что медведи не успевают переплыть на кромку льда. В итоге они остаются отрезанными от своей главной добычи - нерпы и тюленей - и идут добывать пищу на помойки в населенные пункты, где встречаются человека.

Скульптурная композиция «Белые медведи» возле Дворца культуры моряков, который до конца 90-х принадлежал Мурманскому морскому пароходству.



Из книги В.П. Семенова «Мурманское морское пароходство: 1939-2009 гг.»: «Осенью 1992 года пароходство обзавелось своей официальной эмблемой - белый медведь на синем фоне. Вскоре она появилась на всех судах ММП. Трудно сказать, кому первому пришла в голову идея сделать «умку» символом предприятия, но он идеально подошел для нашего арктического пароходства.

Белый медведь давно уже прижился на рекламных календарях и буклетах.

Многие капитаны и до официального утверждения эмблемы, на свой страх и риск, разрешали судовым умельцам украшать трубы изображением косолапого хозяина Арктики. «Мишки», разумеется, получались самыми разными в силу неодинаковых художественных способностей «геральдистов». Теперь символ, выполненный профессиональным живописцем, стал обязательным и строго единым для всех».



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 Marlin.

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

Адрес: г. Мурманск, Портный проезд, 31 а

Справки по телефону:
(8152) 48-14-59



ОФИЦИАЛЬНАЯ СТРАНИЦА

ГАЗЕТЫ «АРКТИЧЕСКАЯ ЗВЕЗДА»

Читайте нас в социальных сетях - Вконтакте, Facebook