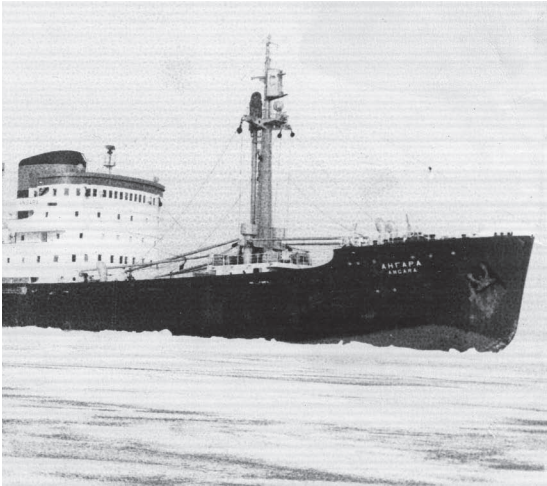




Из Ленинграда во Владивосток на дизель-электроходе «Ангара». Случай в Красном море

После приемки д/з «Ангара» в Голландии, в 20-х числах января 1957 года мы пришли в Мурманск. После установки на судне отечественного навигационного оборудования и получения необходимого снабжения второго марта 1957 года «Ангара» под командованием А.Ф. Пинежанинова вышла в рейс с грузом на порты Англии и ГДР.

→ Стр. 4-5

Новый взгляд на Антарктиду

Человеческое сознание отягощено старыми стереотипами. Для многих Антарктида - это далекий и малоизученный материк, где работают этикие первопроходцы на собачьих упряжках. Современная Антарктида представляет собой форпост новейших технологий, нацеленных на открытие неизвестного или подтверждение еще недоказанных научных идей.

→ Стр. 7





АРКТИЧЕСКАЯ

ЗВЕЗДА

№ 1
(7689)

29 января
2016

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

«Инженер Трубин»: из Мурманска в Сабетту



В первый в этом году рейс на Ямал в январе ушел теплоход дочерней компании ОАО «ММП» - «Северное морское пароходство» - «Инженер Трубин». На борту судна - железобетонные ростверки для строительства объектов проекта «Ямал СПГ». Погрузка происходила в порту Мурманск.

→ Стр. 2

Здравствуй, Куба!



Танкер «Хатанга», находясь в длительном тайм-чартере, обеспечивает каботажные перевозки между кубинскими портами. Судно находится в аренде у заказчика сроком на 1,5 года. На борту 21 человек экипажа во главе с капитаном Алексеем Любимовым, который прислал в редакцию статью о работе судна на острове Свободы. Ее мы сегодня предлагаем нашим читателям.

→ Стр. 3



Ледовый опыт пароходства - национальное достояние страны

Танкер Мурманского морского пароходства «Инди́га» завершает второй в наступившем году рейс по вывозу арктической нефти из Обской губы. Судно перевозит сырье из Новопортовского месторождения в Мурманск с перегрузкой на накопитель, находящийся в акватории Кольского залива.

Одно из самых крупных разрабатываемых нефтегазовых месторождений Новопортовское, в котором, по оценкам экспертов, извлекаемых запасов - более 250 млн тонн нефти и конденсата, а также более 320 млрд кубометров газа, располо-

жено в юго-восточной части полуострова Ямал. Нефть, добываемая на Новопортовском месторождении, является уникальной. Она выделена в отдельный сорт, который получил название Novy Port. Эта нефть относится к категории легких, а по низкому содержанию серы превосходит по качеству не только российскую смесь сорта Urals, но и европейский маркерный сорт Brent.

Отгрузка сырья происходит морем через мыс Каменный. Первая отгрузка нефти с месторождения состоялась летом 2014 года.

Впервые возможность вывоза нефти морским путем в зимний период «Газ-

пром нефть» подтвердила еще в 2011 году, после опытной проводки атомного ледокола из порта Сабетта (северо-восток полуострова Ямал) до мыса Каменного.

В нынешнем году в схеме перегрузки топлива помимо «Инди́ги» участвуют: установленный в Кольском заливе ООО «РПК «Норд» и танкер-накопитель «Умба». По сообщению ИАА «Порт-Ньюс», танкер «Умба» будет задействован и в операциях по перевалке ямальской нефти с Новопортовского, и в транспортировке углеводородов с «Приразломной».

(Продолжение на стр. 2.)

Наш хронограф



13 февраля - 40 лет назад (1976) Мурманское морское пароходство награждено орденом Трудового Красного Знамени.
20 февраля - 30 лет назад (1986) спущен на воду в г. Керчи атомный лихтеровоз-контейнеровоз «Севморпуть».



Ледовый опыт пароходства - национальное достояние страны

(Начало на стр. 1.)

ПИОНЕРЫ В ПЕРЕВАЛКЕ

Освоение арктических месторождений является национальным интересом России, ведь только на шельфе Арктики, по оценкам ученых, сосредоточено свыше 100 млрд тонн нефти, а на долю западно-арктических морей (Карского и Баренцева) приходится 70% всех выявленных ресурсов углеводородов.

Процесс освоения месторождений арктического шельфа отличается большой капиталоемкостью проектов и большими рисками, необходимостью использования самых передовых технологий. Крупным нефтяным компаниям освоить природные богатства Арктики без профессиональных подрядчиков, таких, которые умеют работать в суровых северных условиях и круглый год, нереально. Именно поэтому ММП с огромным опытом ледового плавания остается востребованным на рынке транспортных услуг.

В свое время нашей компанией было реализовано несколько крупнейших проектов по увеличению экспортных возможностей для российских нефтяных компаний.

ОТ ПОДВОДНОГО ДЮКЕРА К РЕЙДОВОМУ КОМПЛЕКСУ

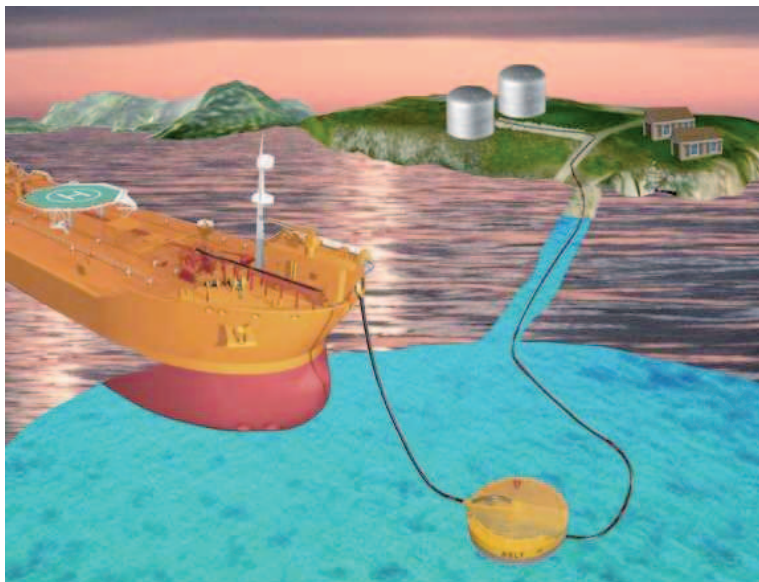
Несколько десятков лет назад самой непреодолимой преградой к подземным богатствам Крайнего Севера было отсутствие транспортной составляющей того комплекса, который обеспечивал добычу, перевалку и доставку углеводородов потребителю. Никто не хотел брать на себя огромные риски, а значит, и пустую потерю финансовых средств. Тогда это было сравнимо по сложности задачи с покорением космического пространства. И неизвестно, сколько бы ждали своего дня богатые нефтегазоносные залежи приарктических регионов, если бы не специалисты Мурманского морского пароходства. Нашим морякам и береговым специалистам в конце 1990-х удалось создать несколько успешных экономических выгодных транспортно-тех-

нологических проектов, которые навсегда решили проблему по круглогодичному вывозу нефти морским путем в ледовых условиях Арктики.

Одним из ярких примеров такого успешного решения задачи является Тимано-Печорская нефтегазоносная провинция. Суровый климат (штормы, ветры, условия вечной мерзлоты), огромный отрыв от центральной системы магистральных трубопроводов - все эти трудности делали процесс вывоза добытых углеводородов невозможным. По оценкам экспертов, стоимость прокладки нефтепроводов в подобных условиях была бы значительно дороже, чем затраты на обустройство самого нефтяного месторождения. Именно руководству ММП и совету директоров компании в конце 1990-х годов пришла идея вывозить добытую на Варандейском месторождении нефть морским путем на танкерах усиленного ледового класса.

Тогда мало кто верил, что столь амбициозный по тем временам проект может вообще когда-нибудь осуществиться. Но от идеи до ее реализации прошел рекордно малый срок, и уже в 1998 году при предприятии была создана рабочая группа, разработавшая в сжатые сроки технологию рейдовой погрузки нефти на морские танкеры в порту Варандея. С этим проектом в хозяйственный оборот страны удалось включить группу перспективных месторождений нефти севера Тимано-Печоры, а для компании началась эра комплексного решения поставленных задач.

17 августа 2000 года через подводный дюкер рейдового нефтеналивного терминала на танкер «Волгоград» была отгружена первая партия нефти, вывезенная на экспорт. Спустя шесть месяцев, 6 февраля 2001 года, состоялась и первая зимняя отгрузка нефти. Операцию обеспечивал дизель-электрический ледокол «Капитан Николаев», переоборудованный в ЛОРОН - ледокол обеспечения рейдовой отгрузки нефти. Этот комплекс также был создан специалистами Мурманского морского пароходства. Ноу-хау было



подтверждено патентом РФ на изобретение. В 2000 году мало кому известное название поселка Варандей на пустынном берегу Печорского моря стало появляться в сводках информационных агентств, на страницах газет и журналов, в репортажах телекомпаний.

За два года терминал доказал свою высочайшую надежность, правильность выполненных расчетов и качественное исполнение проекта в металле. Но его производительность перестала удовлетворять растущим запросам по объемам и скорости отгрузки нефти. Исходя из новых требований, выдвинутых самим развитием событий, специалисты Мурманского морского пароходства разработали меры по созданию второй очереди транспортно-технологического комплекса под названием «Терминал - Варандей». 3 сентября 2002 года установили в районе Варандея на дне Печорского моря новейшее оборудование Arctic SAL - арктическую систему загрузки нефти на танкеры. Это оборудование дало возможность отгружать нефть на танкеры с производительностью 5000 кубометров в час, а специальное техническое устройство, входящее в комплекс, обеспечивает возможность «пришвартовывать» танкеры с любой стороны нового арктического подводного погрузочного терминала. Самое важное, что технология позволяла

перегружать нефть в любое время года.

Первая отгрузка более чем двадцати тысяч кубометров нефти через новый АППТ на танкер «Саратов» была выполнена 25 сентября 2002 года. За годы эксплуатации терминала не произошло ни одной аварии или экологического происшествия, силами пароходства через него было перегружено несколько миллионов тонн нефти. В 2008 году он был продан НК «ЛУКОЙЛ».

Решить сложнейшую задачу разработки технологической системы вывоза нефти морским транспортом через глубоководный Кольский залив первыми на практике сумели специалисты Мурманского морского пароходства. Они создали первый в Кольском заливе рейдовый перегрузочный комплекс, который обеспечил беспрепятственный вывоз нефти в Европу большими партиями. Не многие верили в успех предпринятых усилий по перевалке нефти через Кольский залив, когда ОАО «ММП» начинало это новое дело. Но пароходство создало новое направление по перевалке нефти, по которому пошли и другие компании.

ОБ ЭФФЕКТИВНОСТИ И ЭКОНОМИИ

За период эксплуатации перевалочные терминалы ОАО «ММП» полностью окупили вложенные в них средства и принесли компа-

нии дополнительный доход. Арктический подводный отгрузочный терминал был менее затратен и более эффективен, чем дорогостоящая причальная линия.

«Несложные расчеты по оценке эффективности работы Варандейского терминала показывают значительную экономию денежных средств по сравнению с магистральной трубой, - рассказывает генеральный директор компании А.М. Медведев. - Строительство трубопровода, насосных станций само по себе недешевое удовольствие. Трубопровод пришлось бы тянуть по бескрайним просторам арктической тундры, длина трубы составила бы не менее 1000 км при диаметре свыше 1 метра. Для того, чтобы первая тонна нефти вылилась на конце такой трубы, ее нужно сначала заполнить. Стоимость нефти, которая пойдет на заполнение трубы при цене 35 долларов за баррель, составит минимум 890 млн долларов. Делайте вывод сами о выгоде проекта морской перевозки».

Похоже, что сравнительный расчет нефтяных компаний подтвердил экономическую целесообразность организации морской перевозки нефти сразу на рынок. Поэтому Варандейский терминал продолжает работать, и запускается терминал по отгрузке нефти на танкеры в Новом порту.

НАШИ ДНИ

В наши дни Мурманское морское пароходство продолжает участвовать в проектах, обеспечивающих освоение нефтяных месторождений в российском секторе Арктики. Сегодня компания работает с лидерами нефтегазовой отрасли - «Новатэк», «Газпром», «Роснефть». В числе крупных совместных проектов последних лет - «Приразломное» и месторождения Ямала. Главным конкурентным преимуществом Мурманского пароходства продолжает оставаться то, что суда арктического флота способны круглогодично перевозить различные грузы по Севморпути. Имея специализированное оборудование и отработанные технологии, они могут выгружать груз на необорудованный берег, в том числе и на ледовый припай. И такого опыта работы нет ни у одной судоходной компании мира.

Подготовила
Ирина ЮСУПОВА.



«Инженер Трубин»: из Мурманска в Сабетту

В первый в этом году рейс на Ямал в январе ушел теплоход дочерней компании ОАО «ММП» - «Северное морское пароходство» - «Инженер Трубин».

На борту судна - железобетонные ростерки для строительства объектов проекта «Ямал СПГ». Погрузка происходила в порту Мурманск.

По информации пресс-службы порта, вес и габариты конструкций большие: самый легкий ростерк весит 14 тонн, а самый тя-

желый - 54 тонны, всего 7 видов. Их доставка к причалам порта осуществлялась поштучно, преимущественно в ночное время.

Теплоход «Инженер Трубин» вошел в состав флота «Северного морского пароходства» в октябре 2012 года. Судно предназначено для перевозки генеральных грузов, оборудовано для перевозки контейнеров и пиломатериала. Ледовый класс - 1 А Super (усиленный ледовый). Дедвейт - 7049 тонн, длина - 130 метров, ширина - 19,3

метра. Контейнероёмкость - 272 TEU. Судно оборудовано четырьмя кранами грузоподъемностью 12,5 тонны каждый, с помощью которых можно осуществлять самовыгрузку на необорудованный берег и ледовый припай. Экипаж - 16 человек. Теплоход обладает высоким классом автоматизации. Теплоход «Инженер Трубин» рефлагирован под флаг Российской Федерации и введен под надзор Российского морского регистра судоходства.





Здравствуй, Куба!

Танкер «Хатанга», находясь в длительном тайм-чартере, обеспечивает каботажные перевозки между кубинскими портами. Судно находится в аренде у заказчика сроком на 1,5 года. На борту 21 человек экипажа во главе с капитаном Алексеем Любимовым, который прислал в редакцию статью о работе судна на острове Свободы. Ее мы сегодня предлагаем нашим читателям.

От ред.

Начну с прихода судна на Кубу. Танкер «Хатанга» и его экипаж достойно справились с переходом через Тихий океан, Панамский канал и Карибское море и точно в намеченный срок прибыли на остров Свободы.

Остров нас встретил теплой, а временами даже жаркой «зимней» погодой и спокойным морем небесно-голубого цвета. Как-никак вокруг одни Карибы, а к северу Багамы и Майами-Кис.

А дальше начались обычные рабочие будни - короткие стоянки и переходы. У нас есть список из 11 портов на острове, куда может

зайти по осадке «Хатанга», и теперь мы кружим вдоль острова. Наша работа заключается в перевозке темных нефтепродуктов из одного кубинского порта в другой. Есть порт, где производится только погрузка, а есть, где только выгрузка, а в некоторых, например, как бывшая островная столица Сантьяго-де-Куба, мы уже успели совершить и погрузку, и несколько выгрузок. В среднем предстоит 7-9 судозаходов в месяц. Танкер работает постоянно, в 80% случаев постановка к причалу осуществляется сразу, без ожидания на якоре или в дрейфе.

Каждый заход судна в порт - это яркое событие, начиная с лоцмана и его друзей. После знакомства с капитаном у каждого лоцмана первый вопрос: «Капитан, а есть ли у вас для меня и моего коллеги сигареты, сыр и кофе?»

Далее после швартовки начинается оформление прихода. При каждом заходе судна в порт на борт прибывает целая группа «дорогих» нам гостей, в прямом и переносном смысле. Это harbor

master (капитан порта. - Ред.), агент и 5-6 докторов. И все что-то просят - сигареты, чай, кофе, сыр, колбасу, консервы и т.д. Либо просто поесть. Подобное паломничество происходит и на приход, и на отход. Причем не важно, день это либо глубокая ночь... постоянный аншлаги!

Причины тому банальные: блок сигарет для среднего кубинца - это почти половина его официального месячного заработка. Хорошо лишь то, что кубинцы - это не арабы. Эти просят, а не требуют. Иногда им можно и отказать.

Сами кубинцы живут очень бедно. Зарплата рабочего на танкерном терминале составляет 18-20 \$, loading master (руководитель работ по погрузке. - Ред.) уже получает хорошие для кубинца деньги - 35-40 \$.

А в воздухе все еще витает дух коммунизма и социализма. Всюду портреты Фиделя Кастро, идейные плакаты с лозунгами и национальные флаги и цвета. Молодежь посмотрела, как жилось старшему поколению при СССР. На городок с населением 80000 человек всего один супермаркет, в котором полнейший дефицит товаров и разнообразие ассортимента на прилавках. Действует система продовольственных талонов, на которые кубинцы получают яйца, немного мяса, мыло, пасту, бума-



Экипаж «Хатанги»

гу и т.д. Очень колоритный остров. Но в большинстве к русским относятся хорошо, многие еще помнят помощь, оказанную советским народом. Старшее поколение немного знает русский язык либо немного понимает. Трудно найти кубинца старше 40 лет, который не знал бы парочку фраз на нашем родном языке.

Для экипажа главным потрясением стало то, что в 9 из 11 портов выход в город по причалам запрещен. Для этих целей нужно вызывать катер, который от причала довезет до берега. Но цена за проезд даже для моряков высокая, а по кубинским меркам так вообще космическая. Проезд

туда и обратно в дневное время составляет 8 600 рублей, а в вечернее время и по выходным дням - 14300 рублей (!).

Порты, в которых можно выйти в город, - это Мариэль и Моа. Благо в порт Моа судно сейчас направляется в третий раз. Моа - это больше поселок, чем город, хотя, как уже говорилось выше, население проживает немалое (80000 человек). Но пальмы есть, пляж есть, магазин есть. Поэтому экипаж с нетерпением ждет заходов в эти два порта, в одном из которых все уже знакомо, а во втором еще предстоит побывать.

Алексей ЛЮБИМОВ,
капитан т/к «Хатанга».



Панамский канал

От редакции

В своем сообщении капитан Любимов высказал опасения экипажа касательно вопросов снабжения судна, поскольку приходилось общаться с экипажами судов других компаний, которые столкнулись с данными проблемами. «Встречаем на рейдах суда, которые в простое стоят без продуктов и ждут поставки». За комментариями наша редакция обратилась в службы компании, отвечающие за вопросы снабжения.

По словам менеджеров, не стоит забывать, что Куба - «страна третьего мира», здесь своя специфика работы и ментальность населения. И паромное хозяйство начинает работать здесь после очень долгого перерыва. В настоящее время активно

ведутся переговоры с местным агентом, являющимся сотрудником государственной компании (на Кубе все компании государственные!). Эта компания, которая обслуживает все суда на Кубе, как со стороны фрахтователя, так и со стороны судовладельца. Естественно, что возникают сложности в договоренностях на уровне бюрократии и законодательства. Есть нюансы, которые возможны на Кубе, но неприемлемы в России. И нужно прийти к консенсусу и соблюсти правовые стороны вопроса. Экипажу не стоит волноваться: процесс налаживания взаимосвязей идет и в отношении поставок продуктов питания, и питьевой воды, и вывоза мусора, и прочих бытовых нужд.



Скатерть-самобранка

Куба - любовь моя!

Остров зари багровой...

Вадим Ревуцкий, капитан мурманского рудовоза, в Гаване, как в родном порту. В советские времена наших специалистов командировали на Кубу помогать в становлении флота страны. Штурмана и механики делились профессиональным опытом с молодыми кубинскими коллегами. Добрую память оставил здесь и Ревуцкий, проведя на острове несколько лет. Некоторые из его учеников уже самостоятельно водили корабли в разные порты мира.

Вадим Петрович - натура широкая, вольная, славился гостеприимством и богатым чувством юмора. К вечеру в большой блочной каюте капитана - гости: представители кубинского морского агентства и служащие порта. Насчет закусок постарался опытный судовой повар Андрей Фомич. А другого просто не могло быть у старого и заслуженного капитана. Кубинцам, любителям морепродуктов, особенно понравился заливной палтус и галушки из рыбного филе. А из мясных блюд - отварная ветчина с горошком, да печенка в сметане. На десерт Фомич

предложил клюквенный, из нашей северной ягоды, кисель. Вечер удался на славу, кубинцы остались довольны...

Экипаж судна после перехода через океан в свободное от работы и вахт время прогуливался в Гаване. Что до электрика Игоря Анохина, вечером он отметил свой день рождения в кругу друзей. На другой день Анохин чувствовал себя не вполне комфортно. И поправить себя нечем, буфета с напитками в каюте электрика не предусмотрено. Облечившись в фирменный комбинезон и прихватив сумку электрика, он начал утренний обход помещений с верхних палуб.

Проходя по коридору верхней палубы, Игорь почувствовал, как неведомая сила подтолкнула его к дверям капитанской каюты. Робко постучав и не услышав ответ, Анохин заглянул в огромный кабинет. «Хозяин, видать, в рулевой рубке», - решил электрик. А то, что увидел в капитанских апартаментах, просто дух захватило! На длинном столе, словно на скатерти-самобранке из русской народной сказки, полупустые бутылки разных калибров, форм и цветовых оттенков, остатки королевской закуски и... тишина.

Сглотнув подступившую слюну и мягко ступая, Игорь приблизился к волшебному столу и протянул дрожащую руку к бутылке коньяка. Как кстати был этот божественный напиток для измученного синдромом похмелья и тропической жарой электрика. Стараясь не звенеть богемским стеклом рюмок и бокалов, он справедливо решил, что не убудет капитанского добра, если тот поделится с простым тружеником моря.

И что уж тут мелочиться? Анохин наполнил самый большой на столе фужер темнокоричневой благородной жидкостью. Веселым, возрождающим к жизни ручейком помчался коньяк в организм флотского электрика. «Жить хорошо! А хорошо жить, еще лучше!» - вспомнил он выражение комедийной троицы в известном кинофильме и, зажмурив глаза от удовольствия, гладил свой тощий живот.

Но что это?! Благостное состояние души прервал громоподобный бас из капитанской опочивальни:

- Ну и нахалого! Фужер поменьше не мог взять?!

Анохину почудилось, что попал он под напряжение - не менее 380 вольт! Как недавно за главным распределительным щитом,

когда тушил втягивающую катушку генераторного автомата углекислотным огнетушителем, в котором оказался водяной конденсат. Игоря так шагнуло, что на несколько метров улетел к переборке! Хорошо еще, что под ногами был диэлектрический коврик.

Вот и теперь, словно мощной электродинамической силой, электрик был отброшен от стола. Однако, поперхнувшись, Игорь не выпустил фужер из рук:

- Вадим Петрович, извините, я тут лампочки меняю, - запричитал электрик и невольно потянулся к светильнику на подволокне.

- Допивай уж, да салатом и бутербродиком закуси, коль в гости пожаловал! С днем рождения тебя! - капитан Ревуцкий, приняв душ, одевался в спальне. И добродушно усмехаясь, наблюдал в прикроватное зеркало за действиями электрика.

- И вас с праздником, Вадим Петрович! - облегченно вздохнул Анохин, - с электричеством у вас все в порядке? А то я мигом исправлю!

- В порядке, Игорь, в порядке. И с электричеством, и со всем прочим...

Феликс ЦЫГАНЕНКО,
ветеран паромного флота.



Из Ленинграда во Владивосток на дизель-

Как-то, листая свою трудовую книжку, в разделе «Сведения о работе» нашел запись: «09.01.1957 года назначен третьим пом. капитана д/з «Ангартс». Запись была сделана инспектором отдела кадров пароходства при моем увольнении на пенсию в апреле 2006 года. На мои доводы, что это ошибка, что меня в 1957 году назначили на д/з «Ангара», и что д/з «Ангартс» вошел в состав пароходства гораздо позже, получил ответ: «Д/з «Ангара» в составе Мурманского пароходства никогда не состоял». Справедливости ради, я вновь обращаюсь к толстой тетради второго помощника капитана Михаила Чалышева, где велся учет ходового и стояночного времени дизель-электроходов «Ангара» и «Байкал».

Начну с того, что после приемки д/з «Ангара» в Голландии, в 20-х числах января 1957 года мы пришли в Мурманск. После установки на судне отечественного навигационного оборудования и получения необ-

ностей. Прежде всего капитан А.Ф. Пинежанинов был направлен на приемку д/з «Индирикка» в Голландию, а его сменил А.А. Качарава.

Далее на всех судах четвертых помощников капитана сократили, и моя служебная нагрузка, таким образом, увеличилась вдвое!

После выгрузки в Ленинграде 5 апреля приступили к погрузке на порт Щецин. 6 апреля, в конце рабочего дня, пришло наконец-то распоряжение из Щецина следовать в порт Антверпен под погрузку груза на Китай.

ИЗ АНТВЕРПЕНА ДО ПОРТ-САИДА

Итак, 20 апреля, после окончания погрузки, мы вышли из Антверпена и последовали по назначению. Погода благоприятствовала плаванию даже в Бискайском заливе, пользуемся у моряков, как известно, дурной репутацией.

Разрешение на проход каналом власти Египта дали нам только после проверки судового журнала, который подтвердил, что в порты Израиля судно не заходило. Проход же судна Суэцким каналом первым после окончания военных действий караваном всех нас как-то настораживал. Даже все закрытые документы были подготовлены к уничтожению. Однако плавание прошло без происшествий, и все успокоилось.

Первого мая 1957 года в 17 часов судового времени мы вышли в Красное море, сдали лодмана и далее последовали самостоятельно.

По рекомендации пароходства по радио связались с пароходом «Сталинабад», который возвращался из Китая и мог иметь на борту недостающие нам карты. «Сталинабад», судно типа «Либерти», тоже Мурманского пароходства, уже находился в Красном море. Назначили место встречи. Второго мая в 10 часов 25 минут в точке встречи легли в дрейф. «Сталинабад» тоже уже появился на горизонте. Все были в каком-то приподнятом настроении: надеялись обменяться кинофильмами, новостями, совместно встретить Первомайские праздники.

При подходе парохода спустили на воду катер. На катер кроме первого помощника капитана спустились также старпом, второй помощник, боцман, вторые механик и электромеханик, завпрод. У всех на подходе оказались какие-то свои дела, связанные, конечно же, с «производством». Сняли с вахты и направили за судовыми картами и меня. В результате весь судоводительский «корпус» покинул судно и на ходовом мостике остался капитан Качарава один. Когда на катере отошли от борта судна на безопасное расстояние, увидели, что «Сталинабад», работая задним ходом, полностью погасить энергию не может, а капитан Качарава избежать навала парохода «Сталинабад», работая машиной,

не может тоже. Как известно, дизель-дизель-электроходов работать долгое время без нагрузки не могут, и поэтому на лежащей в дрейфе «Ангаре» они были остановлены.

Удар левым якорем парохода пришелся в поперечную переборку между первым и вторым трюмами с правого борта, в результате чего получили небольшую пробоину чуть ниже главной палубы. «Сталинабад» повреждений не получил.

Итак, вместо радостной встречи с коллегами и праздника получили пробоину корпуса, потерю времени и предстоящие неприятности в пароходстве. Ни так нужных нам навигационных карт, ни новых кинофильмов на «Сталинабаде» не оказалось! Третьего мая, после заварки полученной пробоины, дали ход и последовали дальше по назначению.

Суда типа д/з «Лена», как суда арктического плавания, кондиционеров не имеют, поэтому их экипажи в тропиках всегда страдают от жары. Не составил исключения и наш экипаж. В Красном море температура воздуха выше 30 градусов, вода тоже 30 градусов. От жары спасались в сооруженном из досок и брезента бассейне на верхней палубе, а из-за страшной духоты на ходовом мостике капитан разрешил нести вахту в одних трусах.

ХОД КАПИТАНА КАЧАРАВЫ

Шестого мая вышли в Аденский залив. Всем очень хотелось пересечь экватор, но если следовать рекомендованным курсом на Сингапур и далее, то пересечь экватор не получалось. Скорее всего, так думал и наш капитан, когда обращался в пароходство за разрешением не проходить вблизи острова Тайвань, где традиционно проходят суда, следующие из Индийского океана в порты Юго-Восточной Азии и Дальнего Востока, а обойти его.



Д/з «Ангара» - Апрель 1957 г., Финский залив

ходимого снабжения второго марта 1957 года «Ангара» под командованием А.Ф. Пинежанинова вышла в рейс с грузом на порты Англии и ГДР.

На переходе поступило указание службы эксплуатации, что после выгрузки грузов в ГДР следовать в порт Антверпен под погрузку на порты Юго-Восточной Азии, с последующим возвращением судна в Мурманск Северным морским путем. Ура, мы ликovali! Вырисовывалась перспектива кругосветного плавания!

ДА НЕДОЛГИ БЫЛИ РАДОСТИ

После выгрузки груза в ГДР 18 марта последовали под погрузку в порт Антверпен, но не на порты Юго-Восточной Азии, а на Ленинград! Никто ничего понять не мог, но было ясно одно: наша кругосветка «фростяла в тумане» так быстро, как появилась.

ЛЕНИНГРАДСКИЙ АВРАЛ

В Ленинград судно благополучно прибыло 31 марта. Здесь на нас обрушился шквал

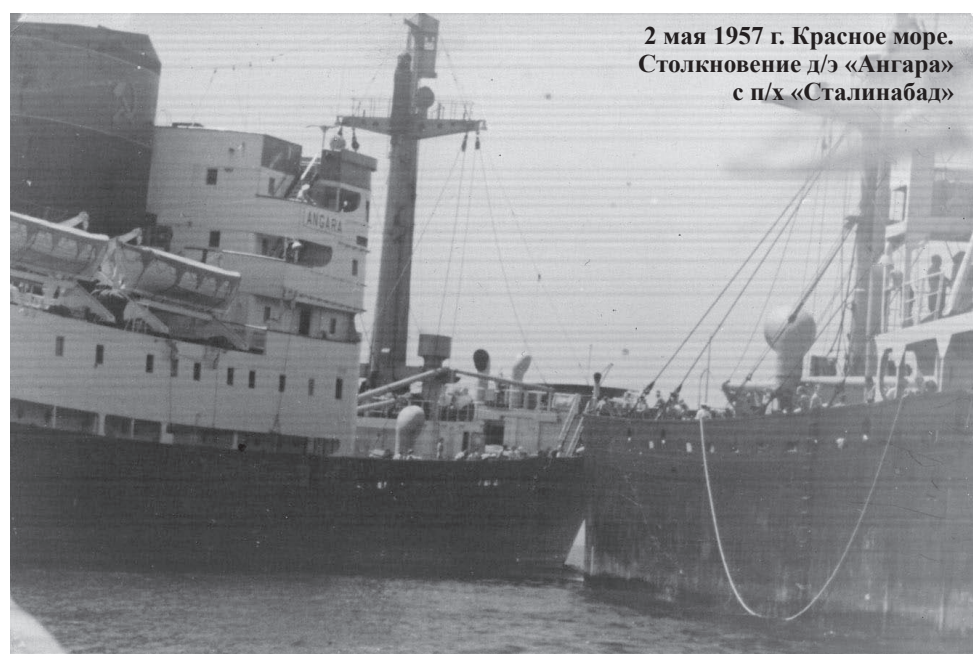
Кроме хорошей погоды по мере продвижения судна к югу становилось все теплее и теплее, и это тоже способствовало хорошему настроению экипажа.

Без происшествий прошло плавание и Средиземным морем до Порт-Саида, где 30 апреля судно стало на рейде в ожидании прохода Суэцким каналом.

СУЭЦКИЙ КАНАЛ

Проложен в Египте через Суэцкий перешеек и соединяет Красное море со Средиземным. Открыт в 1869 году. Длина 161 км, ширина 120-150 м, глубина 17 м, без шлюзов. Национализирован в 1956 году.

В октябре 1956 года в связи с вооруженной агрессией Англии, Франции и Израиля против Египта канал был закрыт и открыт для прохода судов после отражения агрессии и разминирования канала только первого мая 1957 года. Таким образом, д/з «Ангара» проходил Суэцким каналом первым караваном после его открытия.



2 мая 1957 г. Красное море. Столкновение д/з «Ангара» с п/х «Сталинабад»



1 января 2016 года исполнилось 50 лет со дня прибытия в порт «Монреаль» д/з «Индирикка». Впервые почетный каннадский приз «Золотая трость» был вручен советскому капитану, Герою Социалистического Труда А.Ф. Пинежанинову.

Портовые власти Монреаля по традиции, заложенной еще в 1846 году, награждают капитана, чье судно, перейдя Атлантику, первым в новом году приходит с грузом в Монреаль, почетным призом «Золотая трость». И вот 1 января 1966 года этот приз в соревновании с датским судном «Тора Дан» получил А. Ф. Пинежанинов, капитан д/з «Индирикка».

Памятная дата

Пинежанинов Андрей Федорович (1910-1996)

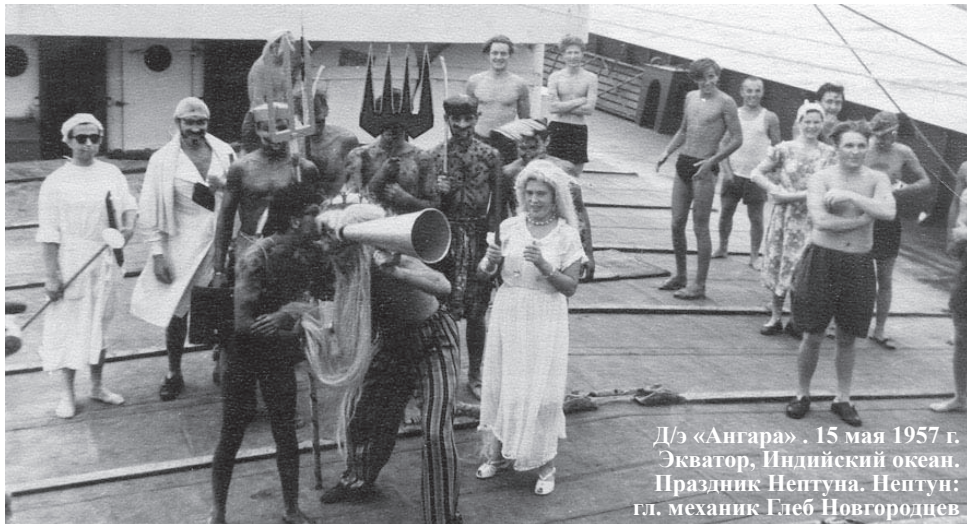
Родился в деревне Насадниково Котласского района Архангельской области. В 1940-м окончил Архангельский морской техникум и в 1953-м Академию морского флота в Ленинграде. С 1930-го ходил в море матросом на гидрографическом судне «Мгла» и пароходе «Азимут». В 1934-1936 годах проходил срочную службу на подводных лодках Балтийского флота. С 1937-го Пинежанинов - помощник

капитана ледокольного парохода «Садко». В годы Великой Отечественной войны был помощником капитана на ледоколе «Ленин». В 1955-1956 годах дублером капитана участвовал в первом рейсе дизель-электрохода «Обь» к берегам Антарктиды. С 1957 года трудился капитаном дизель-электрохода «Индирикка», совершил десятки рейсов по Северному морскому пути, на Кубу, в Канаду. В 1969-м году ушел на заслуженный отдых. Умер и похоронен в Архангельске.





электроходе «Ангара». Случай в Красном море



Д/з «Ангара». 15 мая 1957 г.
Экватор, Индийский океан.
Праздник Нептуна. Нептун:
гл. механик Глеб Новгородцев

Как известно, в первой половине 50-х годов черноморский танкер «Туапсе» с грузом керосина для Китая был захвачен вместе с экипажем гомендановским правительством Тайваня. Анатолий Алексеевич выразил свое опасение, что новейшее судно, каким является «Ангара», может постичь такая же участь. И разрешение пароходства на обход острова Тайвань было получено.

Итак, курс судна через Индийский океан капитаном был проложен не на Малаккский пролив, а на Зондский, между индонезийскими островами Суматра и Ява, а значит, с пересечением экватора!

ОКЕАНСКОЕ ПЛАВАНИЕ

При плавании в 1957 году в Индийском океане астрономические определения места судна были практически единственно возможными. Днем место судна и поправки компаса определялись по солнцу, а в навигационные сумерки - по звездам и планетам. В лунные ночи, при хорошем горизонте, для определения места судна использовали также и луну. Заранее рассчитывалось время навигационных сумерек, а по звездному глобусу подбирались звезды (или планеты), определялись их азимуты и примерные высоты.

Должен сказать, что астрономические определения места судна нас никогда не подводили, и берег всегда открывался там, где, по нашим расчетам, он и должен был быть.

Погода продолжала благоприятствовать нам и в океане. Лишь однажды вдруг налетел шквал с грозой и настоящим тропическим ливнем, когда с мостика не было видно даже полубака. Но ливень прекратился, и опять выкатилось солнце.

Нести вахты в океане при хорошей погоде было даже как-то скучновато: это не те вахты в наших широтах, да еще в зимнее время, когда, сменившись, чувствуешь себя «выжатым лимоном».

Поскольку океанские пути на порты Индии, Юго-Восточной Азии и Дальнего Востока проходили севернее нашего курса, а на порты Австралии намного южнее, встречных судов мы не наблюдали. Лишь изредка где-то далеко-далеко в северной части горизонта вдруг начинал мигать еле заметный сигнал вызова: «What ship? What flag?» - Отвечаем с помощью «Ратъера» (сигнальный фонарь): «Angara USSR». Опять запрос: «From, to?». Отвечаем: «From Antwerp to China». Снова мигает огонек, дает название своего судна и своей страны, откуда и куда идет, и в конце: «Way» (доброе пути). Желаем счастливого плавания любопытному (возможно, тоже скучающему) коллеге и мы.

И опять пустынен океан, слышно только как жужжат и пощелкивают приборы в ходовой рубке, да звуки демонстрации кинофильма на кормовой палубе. Плавание продолжается.

ПРАЗДНИК НЕПТУНА

15 мая. 17.00 судового времени. Наконец-то долгожданный экватор. Легли в дрейф. Погода пасмурная, но без осадков. У нас праздник. На палубе второго яруса носовой надстройки выстроилась «свита» капитана А. Качаравы: ст. электромеханик С. Михайлов и помощник капитана В. Смирнов, И. Шлячков, Р. Егоров. На трюме № 3 - свита Нептуна (гл. механик Г. Новгородцев).

Начинается обряд «крещения» всех, кто пересекает экватор первый раз, и тех, кто уже пересекал экватор ранее, но не может подтвердить это соответствующим документом. Нептун объявляет в рупор фамилии, его свита «чертей» бросает в бассейн всех, кто пересекает экватор первый раз, а затем и всех других «за неимением документов».

Всем прошедшим «крещение» Нептун вручает красочно оформленные «Дипломы о пересечении экватора» за подписью капитана Качаравы и Нептуна - Новгородцева.

Недолго длился этот праздник, но воспоминания о нем остались у меня в памяти до сих пор, и, думается, не только у меня.

ЗАГАДОЧНАЯ ИНДОНЕЗИЯ

19 мая утром мы подошли ко входу в Зондский пролив между островами Суматра и Ява в Индонезии.

Индонезия в моем воображении всегда представлялась какой-то загадочной и прекрасной страной. И действительно, Зондский пролив был необычайно красив и, прежде всего - своим знаменитым действующим вулканом Кракатау высотой 813 метров. Во время извержения вулкана в 1883 году выпало свыше 18 м куб. пепла, повышенное содержание которого в воздухе вызывало несколько лет яркие зори. Извержение и морская волна (выс. до 20 м) привели к гибели десятков тысяч человек на соседних островах.

Плавание в индонезийских водах прошло при штилевой погоде и ярком солнце. На выходе из Зондского пролива в Яванское море полюбовались столицей Индонезии Джакартой. Далее, в Яванском море, встречали много заросших пальмами островов, а рано утром 22 мая вошли в Макаassarский пролив, разделяющий острова Борнео и Целебес. Экватор в обратном направлении пересекли вечером 22 мая на выходе из пролива в Целебесское море, а вечером 24 мая вышли в Тихий океан. Прощай, Индонезия!

«ШИЛА В МЕШКЕ НЕ УТАИТЬ»

Итак, мы огибаем Филиппины с востока и скоро будем в Китае, а там совсем близко уже и Владивосток. Что готовит он нам? Куда «Ангара» пойдет дальше - в Мурманск, Северным морским путем, или же дальше на восток, и мы замкнем вторую половину кругосветки?

Ясность неожиданно внес наш начальник радиостанции Г. Свепарский. Конфиденциально он сообщил нам, что на запрос по радио электромеханика о предоставлении ему отпуска кадровики из Мурманска ответили, что отпуск будет предоставлен ему после передачи судна во Владивостоке Дальневосточному пароходству. Вот вам и Севморпуть, вот вам и кругосветка!

Знал ли о передаче судна капитан Качаравы? Скорее всего, знал, но молчал, ради спокойствия экипажа и сохранения порядка на судне.

КИТАЙ СВОИМИ ГЛАЗАМИ

27 мая мы прошли о. Тайвань, оставив его в шестистах милях к западу, а 30 мая были уже в Восточно-Китайском море.

Особую осторожность при плавании пришлось соблюдать в Джилийском заливе Желтого моря, путевой карты которого у нас не было. Однако все обошлось благополучно, и первого июня мы отдали якорь на рейде порта Синган!

Многие из нас в Китае никогда не были, и вот теперь появилась возможность увидеть Китай и китайцев своими глазами.

Прежде всего поразило обилие в городе велосипедов и, главное, детворы! В городе нас, как правило, всегда окружали толпы прохожих, которые всячески старались выразить свое дружеское к нам отношение. Тогда никто не поверил бы, что впереди возможно охлаждение в наших отношениях с Китаем, что дело дойдет даже до вооруженного столкновения на острове Даманский. Но, думается, все эти ссоры были недолговечны, и это подтверждено прошедшим временем.

Помнится, весной 1963 года на п/х «Тбилиси» мы пришли в Румынию (порт Констанца), и нас временно поставили к борту китайского сухогруза, так что на причал мы проходили по его палубе. Экипаж китайского судна и тогда всячески выражал нам свое дружелюбие, как, впрочем, и мы китайцам. Во время стоянки мой китайский коллега (я тогда был старшим помощником) как-то пригласил меня к себе в каюту, чтобы согласовать порядок перегрузки наших тяжеловесов через его судно на причал. Там он сказал мне между делом: «Руководители наших стран что-то там не поделили между собой, простой народ Китая считал и будет всегда считать вас, русских, своими братьями».

ВОЗВРАЩЕНИЕ ДОМОЙ

4 июня мы закончили грузовые операции в гостеприимном Китае, вышли из порта Синган и последовали во Владивосток, куда благополучно и пришли девятого июня 1957 года рано утром. Сразу же после окончания работы пограничников и таможен на борт поднялись члены комиссии по приемке нашей «Ангары» на баланс Дальневосточного морского пароходства.

По мере продвижения работы комиссии и освобождения членов экипажа мы покидали Дальний Восток кто раньше, а кто позже, кто поездом, а кто самолетом. Никто из нас не знал тогда, что «не пройдет и полугода», как почти все мы снова окажемся во Владивостоке, но теперь в составе экипажа нового д/з «Байкал».

Но это совсем другая история, о которой я уже рассказывал на страницах нашей газеты.

Руслан ЕГОРОВ,
капитан дальнего плавания.
Фото автора из личного архива.



Герман Греф: «Welcome to the future! Нефтяной век закончился»

С таким заявлением выступил глава Сбербанка Герман Греф на прошедшем в январе «Гайдаровском форуме-2016».

Гайдаровский форум - одно из крупнейших научных мероприятий года в сфере экономики, которое ежегодно собирает на своих площадках теоретиков и практиков, ведущих мировых ученых и политиков, представителей высших финансовых кругов и бизнес-элиты. В нынешнем году форум прошел под лозунгом: «Россия и мир: взгляд в будущее».

«Каменный век закончился не потому, что закончились камни. Так же и с нефтяным веком», - сказал в своем выступлении Греф. Он отметил, что сегодня две самые

Г. Греф: «Когда я впервые сел в автомобиль Tesla, я, к сожалению, понял, что будущее настало раньше, чем мы его ожидали».

большие составляющие, потребляющие большое количество углеводородного сырья, - это электроэнергетика и транспорт. Доля их потребления в нашей стране составляет 70%. По словам Грефа, такой же, как и Россия, крупнейший потребитель углеводородов - Китай в ближайшее время нацелен быстрыми темпами развивать альтернативную энергетику. Там уже 230 ГВт

установленной мощности - это солнечная энергетика, ветроэнергетика, биоэнергетика, 330 ГВт - гидроэнергетика. Все вместе - 560 ГВт. «Это, для сравнения, в 2, 5 раза больше, чем вся установленная мощность в Российской Федерации». Альтернативная энергетика Китая позволит стране на 45% уменьшить использование традиционных источников энергии.

Далее, в своем выступлении Греф постарался объяснить, чем это обернется для нашей страны. По его мнению, мы оказались среди тех стран, которые называются дауншифтерами, а те страны, которые сумели адаптироваться и перестроить соб-

ственную экономику и собственные институты к реалиям, - они победители.

Еще в своем выступлении глава Сбербанка заявил, что в ближайшем будущем во всем мире будет спрос на низкоквалифицированных специалистов, места которых займут те самые мигранты. И это станет трагедией для тех людей, которые не готовы заниматься низкоквалифицированным трудом, не способны освоить высококвалифицированные должности. Об этом нужно говорить и менять все государственные системы. Ключевая роль в этом процессе - образование, модель которого должна быть также изменена.





Доброго здоровья ветеранам!

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

С 85-летием

Чернакова Павла Николаевича - ветерана пароходства, ветерана труда, работавшего кочегаром, награжденного медалью «Ветеран труда», ныне проживающего в г. Клинцы. Стаж его работы в пароходстве более 32 лет.

Курикова Евгения Васильевича - участника Великой Отечественной войны, ветерана труда, ветерана пароходства, работавшего механиком на т/х «Димитрово», награжденного медалями: «За доблестный труд», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», «50 лет Победы в Великой Отечественной войне», ныне проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве более 41 года.

С 80-летием

Попову Валентину Васильевну - ветерана труда, работавшую инженером в СМТО, награжденную медалью «Ветеран труда», ныне проживающую в г. Устье Тамбовской области. Стаж ее работы в пароходстве более 26 лет.

Зобнина Павла Егоровича - работавшего электро-механиком на т/х «Зареченск», награжденного медалью «Ветеран труда», знаками: «Почетный работник ММФ» и «Лучший электромеханик», ныне проживающего в Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве более 36 лет.

Шалахова Эдуарда Александровича - ветерана труда, работавшего зам. начальника ОТЗ, награжденного медалями: «100-летие В. И. Ленина», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», «Почетный работник морского флота», ныне проживающего в г. Великие Луки. Стаж его работы в пароходстве более 45 лет.

Талова Анатолия Николаевича - ветерана ММП, работавшего помощником капитана на т/х «Звенигород», награжденного медалями: «100-летие В. И. Ленина» и «Ветеран труда», а также орденом Дружбы народов, ныне проживающего в Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве более 33 лет.

Миронова Геннадия Ивановича - работавшего токарем на плавмастерской, награжденного медалью

«100-летие В. И. Ленина», ныне проживающего в г. Шекино. Стаж его работы в пароходстве более 29 лет.

Буткевича Майка-Рудольфа Петровича - работавшего старшим электриком на т/х «Фастов», ныне проживающего в г. Семилуки. Стаж его работы в пароходстве более 26 лет.

Потараева Василия Макаровича - участника Великой Отечественной войны, ветерана ММП, ветерана труда, работавшего старшим мотористом, награжденного медалями: «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», «За трудовую доблесть», «100-летие В. И. Ленина», «50 лет Победы», знаками «За победу в соц. соревнованиях» 1973 г., 1978 г., ныне проживающего в Могилеве. Стаж его работы в пароходстве более 33 лет.

Попова Альберта Михайловича - ветерана труда, работавшего механиком на УТС «Колпино», награжденного медалями «Ветеран труда» и «300 лет Российскому флоту», ныне проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве более 41 года.

Смолякова Николая Ивановича - ветерана «ММП», работавшего электромехаником на т/х «Капитан Минин», награжденного медалью «Ветеран труда», знаками «Почетный работник ММФ», «Лучший электромеханик ММП», «Ветеран ММП», ныне проживающего в Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве более 40 лет.

С 75-летием

Виноградова Анатолия Михайловича - работавшего механиком на т/х «Бухтарма», награжденного медалями: «20 лет Победы», «Ветеран труда» ныне проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве более 26 лет.

Паходня Михаила Владимировича - ветерана ММП, ветерана труда, работавшего электромехаником на т/х «Клавдия Еланская», награжденного знаком «Почетный полярник», ныне проживающего в Сестрорецке. Стаж его работы в пароходстве более 45 лет.

Коваленко Галину Александровну - работавшую техником в отделе АСУ (ИВЦ) ММП, награжденную медалью «Ветеран труда», ныне проживающую в Санкт-Петербурге. Стаж ее работы в пароходстве более 27 лет.

Ермоchenkova Николая Андреевича - ветерана труда, работавшего монтером 6-го разряда на станции

ТО ССИЗС, награжденного медалями: «Ветеран труда» и «300 лет Российскому флоту», ныне проживающего в г. Ельня. Стаж его работы в пароходстве более 31 года.

Невинскую Галину Сергеевну - ветерана труда, работавшую уборщицей в административно-хозяйственной службе, награжденную медалью «Ветеран труда», ныне проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве более 7 лет.

Вакуленко Апполинарию Владимировну - ветерана труда, работавшую старшей горничной в ДМО «Моряк», награжденную медалью «Ветеран труда», ныне проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 6 лет.

Студеничника Николая Николаевича - ветерана ММП, ветерана труда, работавшего боцманом на т/х «Иван Сусанин», награжденного знаками: «Ударник 10-й и 11-й пятилетки» и «Победитель соцсоревнования», ныне проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве более 34 лет.

Мартынова Михаила Кирилловича - ветерана ММП, ветерана труда, работавшего боцманом на т/х «А. Тарасова», награжденного орденом «Знак Почета», серебряной медалью «ВДНХ СССР», знаком «Почетный работник морского флота», ныне проживающего в г. Белянин Хутор. Стаж его работы в пароходстве более 31 года.

Тыльчико Николая Степановича - ветерана труда, ветерана ММП, работавшего старшим механиком на т/х М. Кутузов, награжденного знаком «Почетный работник МФ», проживающего в г. Великие Луки. Стаж его работы в пароходстве более 45 лет.

С 70-летием

Полянскую Анну Павловну - работавшую медсестрой в ясли/саду № 51, ныне проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве более 16 лет.

Стеценко Просковью Ивановну - ветерана труда, работавшую няней в детском саду № 40, ныне проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве более 29 лет.

Пименову Марию Егоровну - ветерана труда, работавшую старшей горничной в ДМО «Моряк», ныне проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве более 19 лет.

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

Поздравляем вас, коллеги!

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

Фигурина Анатолия Александровича - старшего моториста-электрогазосварщика т/х «Новая Земля»;

Муртазина Дамира Музагитовича - электромеханика т/х «Грумант»;

Лыневу Людмилу Владимировну - горничную гостиницы «Моряк»;

Ерукову Нину Алексеевну - экономиста 1-й категории отдела оперативной работы флота;

Ильина Николая Вячеславовича - боцмана т/х «Капитан Свиридов»;

Преснякова Владимира Станиславовича - капитана т/х «Кузьма Минин»;

Мельниченко Станислава Леонидовича - капитана т/х «Павел Вавилов»;

Душина Алексея Александровича - боцмана т/х «Александр Суворов»;

Марова Александра Евгеньевича - матроса 1-го класса танкера «Варзуга»;

Дудкина Виктора Петровича - матроса 1-го класса т/х «Виктор Ткачев»;

Попову Екатерину Вячеславовну - бортипроводника т/х «Клавдия Еланская»;

Береснева Владимира Ивановича - матроса 1-го класса т/х «Виктор Ткачев»;

Абразумова Валерия Григорьевича - инженера-механика (суперинтенданта) группы суперинтендентов и СЗЧ;

Букшнайтис Евгения Альбино - старшего помощника капитана т/х «Новая Земля»;

Страховчука Сергея Валерьевича - старшего механика т/х «Виктор Ткачев»;

Непомнящего Вадима Петровича - токаря-кладовщика-моториста 1-го класса ледокола «Владимир Игнатьев»;

Саламатину Ольгу Николаевну - буфетчицу т/х «Михаил Кутузов»;

Бродик Юлию Игоревну - повара 2-й категории т/х «Грумант»;

Маслова Романа Клавдиевича - заместителя начальника управления правового управления;

Исакову Елену Александровну - уборщицу производственных и служебных помещений гостиницы «Моряк»;

Музыку Вадима Николаевича - старшего помощника капитана т/х «Грумант»;

Гущина Ивана Анатольевича - 3-го помощника капитана танкера «Варзуга»;

Коноплева Максима Андреевича - 2-го помощника капитана т/х «Иван Папанин»;

Малинникова Алексея Александровича - специалиста 1-й категории отдела оперативной работы флота;

Беляева Александра Андреевича - 2-го механика т/х «Кузьма Минин».

Вам, родившимся в январе 1951, 1956, 1961, 1966, 1971, 1976, 1981, 1986 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!



Уважаемый читатель!

Редакция «Арктической звезды» стремится сделать газету интереснее для тебя. Напиши нам, что бы ты хотел видеть на страницах издания, какие темы привлекают твое внимание.

Если ты работаешь в нашей компании, ходишь в море, присылай нам свои фотографии, рассказы, связанные с профессиональной деятельностью. Мы с удовольствием опубликуем самые увлекательные.

E-mail: press@msco.ru

Адрес редакции:

183038, г. Мурманск,

ул. Коминтерна, 15, каб. 209.





НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА АНТАРКТИДУ



Человеческое сознание отягощено старыми стереотипами. Для многих Антарктида - это далекий и малоизученный материк, где работают этикие первопроходцы на собачьих упряжках. Современная Антарктида представляет собой форпост новейших технологий, нацеленных на открытие неизвестного или подтверждение еще недоказанных научных идей.

Ярчайшим подтверждением этому является работа российских ученых по изучению подледникового озера Восток. Ученым удалось пробурить скважину в толще льда глубиной 3768 метров и достичь поверхности озера, изолированного от внешнего мира несколько миллионов лет. Низкая температура воздуха, минимальная влажность позволили группе ученых из разных стран создать в Антарктиде уникальную лабораторию IceCube. Лаборатория создана для определения источника космических лучей, которые про-

низывают Землю. В 1 кубическом километре чистейшего льда фиксируются столкновения частиц нейтринно с ядром атома льда, при котором появляются светящиеся осколки - мюоны.

На китайской станции Кунь-Лунь установлен телескоп с диаметром зеркала 1,5 метра. Наивысшая точка ледяной поверхности Антарктиды идеально подходит для астрономических наблюдений.

Активно внедряется экологическая архитектура в Антарктиде. Одной из первых станций этого направления была бельгийская станция «Принцесса Елизавета», в строительстве которой принимал участие теплоход «Иван Папанин». Станция не выбрасывает в атмосферу углекислый газ, получаемый после сжигания топлива. Необходимую энергию для функционирования станции полу-

чают от солнечных батарей и ветряных генераторов.

Индийская станция «Бхарати» создана с использованием системы глубокой очистки сточных вод, что позволяет не наносить ущерб окружающей среде. Современная антарктическая станция - это не палатка на льду, она больше похожа на отель высокого класса, с просторным холлом, спортзалом, музыкальным салоном и рестораном. Контингент станций в основном научные ра-

ботники, поэтому они больше напоминают научно-исследовательский институт. Телевидение, мобильная связь и Интернет стали доступными для полярников, как на материке.

Однако научные достижения и комфортабельное жилье лишь защитили людей от опасностей, подстерегающих их в Антарктиде. Угроза жизни не исчезла и не стала менее опасной. Вариантов остаться в Антарктиде и не вернуться домой достаточно много, можно провалиться в расщелину, замерзнуть в мороз или утонуть в ледяной воде. Накопленный опыт помогает избежать трагедии, но и он порой не спасает от непредвиденных обстоятельств. На каждой антарктической станции есть свой скорбный список.



Каждый сезон в Антарктиде уникален, последующий не похож на предыдущий, и накопленные знания и опыт не панацея и не прививка от всех напастей. Однако стабильный, хорошо обученный и опытный экипаж на теплоходе «Иван Папанин» позволяет избежать многих неприятностей в антарктическом рейсе. Особое внимание на судне уделяется вновь прибывшим членам экипажа, первый раз участвующим в экспедиции. Проводятся учения, беседы, советуют, как поступить, каждый на судне отвечает не только за себя, но и за всех остальных в команде. Это позволяет поддерживать комфортную психологическую обстановку в коллективе, проводить грузовые работы безопасно, без необдуманного риска.

Помощник капитана по РЭ
Владимир ПАНТЕЛЕЕВ.
Антарктида.
Борт т/х «Иван Папанин».
Фото автора.



Память об ушедших

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

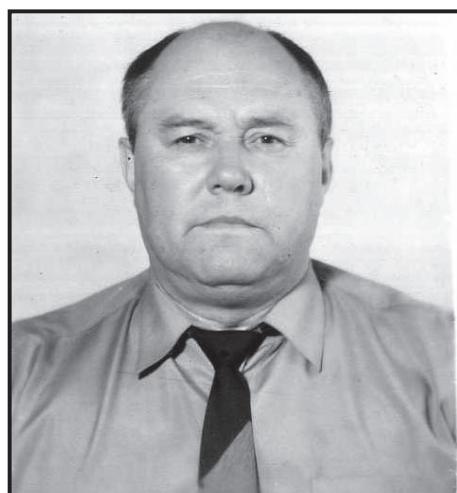
Михайлов Александр Александрович
(16.09.1952 - 11.01.2016)

11 января на 64-м году в Мурманске ушел из жизни Александр Александрович Михайлов.

А.А. Михайлов 12 августа 2002 года поступил в ОАО «ММП» на должность ведущего специалиста отдела организации строительства службы перевалки нефтепродуктов ДЭиРОН. 1 марта 2003 года Александр Александрович стал начальником службы перевалки нефтепродуктов. 17 мая 2006 года переведен на должность заместителя генерального директора - директора ДЭиРОН. Уволился из парокходства по собственному желанию 21 мая 2007 года.

Сотрудники парокходства, кому удалось работать с ним и под его началом, вспоминают Александра Александровича как очень доброго, отзывчивого, глубоко порядочного человека, с неиссякаемой жизненной энергией и оптимизмом. Память о нем навсегда останется в наших сердцах. Глу-

боко скорбим с глубоким прискорбием сообщаем, что 24 декабря в республике Адыгея на 79-м году ушел из жизни второй механик п/х «Володарский» **Карташов Александр Ефимович**. Стаж его работы в компании - 26 лет.



боко скорбим с глубоким прискорбием сообщаем, что 24 декабря в республике Адыгея на 79-м году ушел из жизни второй механик п/х «Володарский» **Карташов Александр Ефимович**. Стаж его работы в компании - 26 лет.

Ефанская Наталья Юрьевна
(27.11.1952 - 27.01.2016)

Еще одним печальным событием стало сообщение о том, что 27 января на 64-м году после продолжительной болезни ушла из жизни **Ефанская Наталья Юрьевна**. В Мурманском морском парокходстве Н.Ю. Ефанская работала с 1979 года в должности архивариуса, с 1987 года - инспектором службы кадров, затем старшим инспектором группы найма, учета и увольнения. В связи с выходом на пенсию уволилась из ММП в 2008 году.

Наталья Юрьевна, будучи в своей должности, - первая, кто встречал тех, кто приходил устраиваться в парокходство. В «Арктической звезде» за 2001 год в статье А.Шаталовой ей посвящены следующие строки: «Не покривлю против истины, если скажу, что Наталья Юрьевна - одна из тех, кто формирует имидж



Ефанская Н. Ю. (справа). Фото из архива

парокходства...ее отличает высокая работоспособность и хорошо развитые навыки общения».

Коллеги и сегодня вспоминают Ефанскую как высокоморального, честного, ответственного работника. И говорят, что ее рекомендации всегда были высокопрофессиональными. Наталью Юрьевну ценили как начальника не только по ее деловым, но и по человеческим качествам.

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





Экономим в кризис

Грамотное управление личными финансами - залог благосостояния вашей семьи в любое время. В условиях кризиса особенно важно знать, какие меры необходимо предпринять, чтобы остаться на плаву, не прибегая к отягощающим долгам. Главной задачей любого человека в кризисное время является не приумножение, а именно сохранение денег. Именно поэтому мы поговорим о том, как экономить деньги в кризис.

К сожалению, для многих кризис оказался неподъемным испытанием и выбил почву из-под ног. Тяжело свыкнуться с мыслью, что придется урезать себя в привычных расходах, но подумать о том, какие статьи семейного бюджета можно было бы урезать, стоит заранее.

О том, как экономить в условиях кризиса, нам рассказала менеджер Банка ВТБ 24 Яна Кузнецова:

- Кризис заставил многих задуматься о своих расходах. Люди стали чаще задавать себе вопрос: «На что тратятся мои деньги?». Но отвечая на него, лишь немногие нашли способы сэкономить.

Считается, что любой человек может сократить свои расходы на 10-20% без серьезного ущерба для своей зоны комфортного потребления. Как правило, в этом случае даже не надо отказывать себе в чем-то необходимом, достаточно внимательнее от-

носиться к услугам, которыми вы активно пользуетесь. Ведь, как говорил Генри Форд, гениальный бизнесмен и «отец» автомобильной промышленности: «Деньги экономленные есть деньги заработанные», и мы не можем с ним не согласиться!

Банки в помощь

Наверняка, в период кризиса многим пришлось сократить расходы на посещение заведений общественного питания и даже на празднование каких-либо важных семейных дат. В наше время банки шагнули вперед в желании помочь сэкономить своим клиентам и ввели различные интересные программы. Например, активные пользователи зарплатных карт могут посещать модные рестораны, приобретать одежду или украшения, посещать салоны красоты, получая специальные условия и скидки, которые помогут не только сэкономить семейный бюджет, но и порадовать близких вкусным ужином в приятной обстановке.

Как часто вы расплачиваетесь за покупки зарплатной картой?

Не многие знают, что это еще один способ экономии денежных средств. Благодаря бонусным программам банков, расплачиваясь зарплатной картой, часть денежных средств возвращается на карту в виде бону-

сов, которые можно также потратить в компаниях-партнерах и порадовать себя приятной покупкой или удобной услугой. К слову, программа во многих банках подключается абсолютно бесплатно. Также обращайте внимание на стоимость обслуживания самой зарплатной карты: выбирайте зарплатную карту с бесплатным годовым обслуживанием и обращайтесь внимание на стоимость сопутствующих услуг, это еще один способ экономии ваших денежных средств!

Комиссия

Все мы ежемесячно производим различные платежи. От самых распространенных - коммунальных, до выплат по кредитам. При проведении этих платежей также можно экономить. Обратите внимание на комиссию, которую вы платите при перечислении денег, иногда она может быть очень существенной. У вас всегда есть выбор, осуществить платеж с комиссией или без. Без комиссии, разумеется, дешевле, вот вам и экономия.

Сначала платите себе!

Еще один простой способ экономить, а не тратить деньги, это лишить себя возможности сделать трату денег своим приоритетом. Определение суммы денег, которая с каждой зарплаты будет отправляться

прямоком на банковский депозит, избавляет вас от рутинного процесса решения, сколько денег оставить для себя каждый месяц. Фактически вы автоматически откладываете деньги каждый месяц, а оставшиеся можете тратить в свое удовольствие. Со временем даже маленькая часть зарплаты, откладываемая на вклад, может вырасти (особенно если учесть выплачиваемые проценты), поэтому для получения максимальной выгоды начните это делать как можно раньше.

Экономим на отпуске

В преддверии летнего отдыха и отпусков особо остро стоит вопрос об экономии на покупке авиа и ж/д билетов. Это еще один способ сохранить свои деньги. Банки предлагают нам отменную возможность - экономить на приобретении билетов (авиа, ж/д и так далее). Это направление тоже относится к товарам народного потребления, и поэтому, если вы часто путешествуете или ездите в командировки, деловые поездки, - это предложение идеально подходит для вас.

Резюмируя, хочется пожелать читателям экономить, не меняя своих привычек, ведь экономить семейный бюджет - это не значит материально ограничивать членов своей семьи в их потребностях, это значит - рационально использовать имеющиеся денежные средства в целях их экономии. Управляйте своими финансами, пусть ваши деньги работают на вас!



РОСПОТРЕБНАДЗОР ПРЕДУПРЕЖДАЕТ

Осторожно, грипп!



По информации Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека, на 3 недели (18.01.2016-24.01.2016) текущего года превышение недельных эпидемиологических порогов по совокупному населению отмечено в 47 субъектах РФ во всех федеральных округах (кроме Крымского федерального округа), исключением не стала и Мурманская область.

Как сообщалось ранее, по итогам 3-й недели в области отмечено ухудшение эпидемиологической ситуации по заболеваемости ОРВИ и гриппом. Управлением ведется ежедневный мониторинг заболеваемости гриппом и ОРВИ. По состоянию на 27 января текущего года, отмечается как превышение эпидемиологических порогов практически во всех муниципальных образованиях области, так и увеличение доли положительных находок вирусов гриппа, в основном за счет вируса гриппа A(H1N1)2009. Доля вируса гриппа A(H3N2) в структуре идентифицированных вирусов гриппа незначительна. В области растет число госпитализированных пациентов. Управление отмечает, анализ заболеваемости по группам населения показал, что наибольший удельный вес от числа заболевших - 66% составляют дети

до 14 лет. Среди них наиболее высокий показатель заболеваемости приходится на возрастную группу 3-6 лет.

26 января 2016 года главным государственным санитарным врачом по Мурманской области внесено предложение на имя губернатора Мурманской области о введении ограничительных мероприятий (карантина) по гриппу и ОРВИ на территории Мурманской области.

Как защититься от гриппа A (H1N1)2009?

Вирус гриппа A (H1N1) легко передается от человека к человеку и вызывает респираторные заболевания разной тяжести. Симптомы заболевания аналогичны симптомам обычного (сезонного) гриппа. Тяжесть заболевания зависит от целого ряда факторов, в том числе от общего состояния организма и возраста.

Предрасположены к заболеванию: пожилые люди, маленькие дети, беременные женщины и люди, страдающие хроническими заболеваниями (астмой, диабетом, сердечно-сосудистыми заболеваниями), и с ослабленным иммунитетом.

Правило 1. Мойте

Часто мойте руки с мылом.

Чистите и дезинфицируйте поверхности, используя бытовые моющие средства.

Гигиена рук - это важная мера профилактики распространения гриппа. Мытье с мылом удаляет и уничтожает микробы. Если нет возможности помыть руки с мылом, пользуйтесь спиртосодержащими или дезинфицирующими салфетками.

Чистка и регулярная дезинфекция поверхностей (столов, дверных ручек, стульев и др.) удаляет и уничтожает вирус.

Правило 2. Соблюдайте расстояние и этикет

Избегайте близкого контакта с больными людьми. Соблюдайте расстояние не менее 1 метра от больных.

Избегайте поездок и многолюдных мест.

Прикрывайте рот и нос платком при кашле или чихании.

Избегайте трогать руками глаза, нос или рот. Гриппозный вирус распространяется этими путями.

Не сплевывайте в общественных местах.

Надевайте маску или используйте другие подручные средства защиты, чтобы уменьшить риск заболевания.

Вирус легко передается от больного человека к здоровому воздушно-капельным путем (при чихании, кашле), поэтому необходимо соблюдать расстояние не менее 1 метра от больных. При кашле, чихании следует прикрывать рот и нос одноразовыми салфетками, которые после использования нужно выбрасывать. Избегая излишних посещений многолюдных мест, уменьшаем риск заболевания.

Правило 3. Ведите здоровый образ жизни

Здоровый образ жизни повышает сопротивляемость организма к инфекции. Соблюдайте здоровый режим, включая полноценный сон, потребление пищевых продуктов, богатых белками, витаминами и минеральными веществами, физическую активность.

Каковы симптомы гриппа A (H1N1)2009?

Самые распространенные симптомы гриппа A(H1N1)2009:

- высокая температура тела (97%),
- кашель (94%),
- насморк (59%),
- боль в горле (50%),
- головная боль (47%),
- учащенное дыхание (41%),
- боли в мышцах (35%),
- конъюнктивит (9%).

В некоторых случаях наблюдались симптомы желудочно-кишечных расстройств (которые не характерны для сезонного гриппа): тошнота, рвота (18%), диарея (12%).

Осложнения гриппа A(H1N1)2009

Характерная особенность гриппа A(H1N1)2009 - раннее появление осложнений. Если при сезонном гриппе осложнения возникают, как правило, на 5-7 день и позже, то при гриппе A(H1N1)2009 осложнения могут развиваться уже на 2-3-й день болезни.

Среди осложнений лидирует первичная вирусная пневмония. Ухудшение состояния при вирусной пневмонии идет быстрыми темпами, и у многих пациентов уже в течение 24 часов развивается дыхательная недостаточность, требующая немедленной респираторной поддержки с механической вентиляцией легких.

Быстро начатое лечение способствует облегчению степени тяжести болезни.

Что делать в случае заболевания гриппом?

Оставайтесь дома и срочно обращайтесь к врачу. Следуйте предписаниям врача, соблюдайте постельный режим и пейте как можно больше жидкости. Избегайте многолюдных мест. Надевайте гигиеническую маску для снижения риска распространения инфекции. Прикрывайте рот и нос платком, когда чихаете или кашляете. Как можно чаще мойте руки с мылом.

Что делать, если в семье кто-то заболел гриппом?

Выделите больному отдельную комнату в доме. Если это невозможно, соблюдайте расстояние не менее 1 метра от больного.

Ограничьте до минимума контакт между больным и близкими, особенно детьми, пожилыми людьми и лицами, страдающими хроническими заболеваниями.

Часто проветривайте помещение. Сохраняйте чистоту, как можно чаще мойте и дезинфицируйте поверхности бытовыми моющими средствами. Часто мойте руки с мылом. Ухаживая за больным, прикрывайте рот и нос маской или другими защитными средствами (платком, шарфом и др.).

Ухаживать за больным должен только один член семьи.

Информация с сайта Роспотребнадзора по Мурманской области.

