



ПЕРВЫЙ НА СЕВЕРЕ

С недавних пор в регионе обсуждается вопрос о замене рейдовых перегрузочных комплексов, расположенных в Кольском заливе, на береговые терминалы. Инициаторы таких перемен ссылаются на «неэкологичность» РПК.

→ Стр. 2

РОССИЙСКИМ СУДАМ ТЕСНО В АНТАРКТИДЕ

В конце января экипаж теплохода «Иван Папанин» закончил выгрузку на станции «Бхарати» в Антарктиде. Об этом рейсе и о том, что предстоит сделать в этот сезон, рассказывает наш постоянный автор, первый помощник капитана по радиоэлектронике Владимир Пантелеев.

→ Стр. 5



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 1
(7701)

31 января
2017



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издаётся с июня 1932 года

ВОСПОМИНАНИЯ О КАПИТАНЕ МАЗУРКИНЕ



С Александром Мазуркиным первый раз я встретился на т/х «Кооперация». Я подменял там электромеханика, а Сан Саныч (так к нему обращались) был старпомом.

→ Стр. 4

Блокбастер прошедшего года



Прочитала отзыв Дмитрия Коржова в «Мурманском вестнике» о фильме «Ледокол», с некоторыми его выводами не могу согласиться. И у меня появилось желание поделиться со зрителем своей точкой зрения.

→ Стр. 6

ЭКОЛОГИЯ АРКТИКИ-2017



ОАО «Мурманское морское пароходство» традиционно приняло участие в ежегодной международной конференции «Экология Арктики-2017», организованной министерством природных ресурсов и экологии Мурманской области, состоявшейся 26 января 2017 года.

В ходе конференции обсуждался ряд наиболее важных вопросов в сфере охраны окружающей среды, касающихся работы в Арктическом регионе. Темы, затрагиваемые на конференции, были актуальны и для компаний-судовладельцев. Это и реализация концессионного соглашения в отношении работы схемы обращения с твердыми коммунальными отходами на территории Мурманской области, организация государственного экологического надзора на территории Арктической зоны РФ, ликвидация накопленного экологического ущерба, инновации в сфере обращения с отходами (вторичная переработка полимеров, отработанных шин, раздельный сбор коммунальных отходов), реализация природоохранных мероприятий, предусмотренных экологическим соглашением, предприятиями Мурманской области (ПАО «Мурманская ТЭЦ», АО «Кольская ГМК», ПАО «ММТП» и другие), перспективы развития туризма на региональных особо охраняемых природных территориях Мурманской области (ООПТ).

В конференции принимали участие: губернатор Мурманской области Марина Ковтун, министр природных ресурсов и экологии Мурманской области Эльвира Макарова, заместитель начальника департамента Роспри-

роднадзора по СЗФО Василий Федоров, председатель комитета Мурманской областной думы по природопользованию, экологии, рыбохозяйственному и агропромышленному комплексу Валерий Пантелеев, и.о. руководителя управления Росприроднадзора по Мурманской области Евгений Менгалев, начальник ФГБУ «Мурманское УГМС» Оксана Чаус и многие другие.

Марина Ковтун отметила, что региональный План проведения Года экологии насчитывает более 100 конкретных природоохранных мероприятий на общую сумму 3,4 миллиарда рублей. «Все это конкретные цели, которые мы ставим перед собой и которые необходимо достичь в интересах жителей Мурманской области», - сказала глава региона.

В рамках конференции наибольшее внимание и обсуждение вызвали вопросы, касающиеся государственного регулирования в области обращения с отходами, в частности, утверждение территориальной схемы обращения с твердыми коммунальными отходами, ликвидация несанкционированных свалок и подъем с дальнейшей утилизацией затонувших судов как объектов накопленного экологического ущерба, развитие экологического туризма на региональных ООПТ, создание учебно-тренажерного многопрофильного центра экологической компетенции, направленного на получение первичных знаний по ликвидации нефтяных разливов, экологической безопасности.

Ольга ШАБАРОВА.

Наш
хронограф



15 февраля - 85 лет назад (1932) Совет Народных Комиссаров СССР постановил организовать экспедицию по Северному морскому пути из Архангельска во Владивосток. Капитаном ледокольного парохода «А. Сибиряков» был назначен В. И. Воронин, руководителем научных работ В. Ю. Визе.

28 февраля - 40 лет назад (1977) из Мурманска к Ямалу вышли в экспериментальный рейс атомоход «Арктика», ледокол «Мурманск» и дизель-электроход «Гижиа». Полярный эксперимент продолжался 50 суток. Впервые в такое раннее время года на Харасавэй были доставлены грузы для газодобытчиков.



ПЕРВЫЙ НА СЕВЕРЕ



С недавних пор в регионе обсуждается вопрос о замене рейдовых перегрузочных комплексов, расположенных в Кольском заливе, на береговые терминалы. Инициаторы таких перемен ссылаются на «неэкологичность» РПК.

Значительная часть морских перевозок по Северному морскому пути начинается в порту Мурманск. Глубоководный, незамерзающий Кольский залив Баренцева моря с непосредственным выходом в Атлантический и Северный Ледовитый океаны является стратегически выгодным с точки зрения оказания логистических услуг.

Мурманское морское пароходство на протяжении многих десятилетий участвовало как в развитии Северного морского пути, решении задач по увеличению грузооборота на морских трассах в Арктике, так и в освоении ресурсов арктического шельфа. Из-за сложностей в транспортировке до 2000-х годов освоение арктических месторождений считалось недостаточно эффективным. Эту проблему решило ММП. Следуя мировым тенденциям и используя свой огромный опыт работы в Арктике, компания реализовала проект по увеличению экспортных возможностей российских нефтяников - рейдовый перегрузочный терминал (РПК-1), установив его в Кольском заливе. С помощью терминала была создана экономически целесообразная и эффективная транспортно-технологическая схема экспорта нефтепродуктов с предприятий внутренних районов страны без отвлечения государственных средств на создание портовых комплексов и подходов путей к ним.

РПК-1 - это гидротехническое сооружение, сертифицированное для перевалки нефти и нефтепродуктов с танкеров-челноков дедвейтом 15000 - 60000 тонн на танкеры дедвейтом 100000 - 150000 тонн. Восемь швартовых бочек, установленных на тер-

минале, позволили надежно крепить танкеры и проводить операции по перегрузке при скорости ветра до 25 метров в секунду. Когда возник вопрос - где хранить топливо, перегружаемое на РПК, для транспортировки углеводородов по Севморпути из Мурманска в Певек, ММП поставило «на бочки» свой супертанкер «Натали», который несколько лет функционировал как накопитель нефтепродуктов, принося существенную прибыль компании.

На собственном РПК-1 ОАО «ММП» предложило клиентам уникальные услуги. Например, операции по перегрузке навалочных грузов на РПК-1 совершает только Мурманское морское пароходство. Железнодорожный концентрат - груз, обладающий целым рядом специфических свойств. В 2012 году на РПК-1 осуществлена перегрузка с т/х «Михаил Кутузов» на т/х «Orient Crusader» 21,8 тысячи тонн железорудного концентрата. Такие перегрузки совершаются на РПК регулярно. Примерно один раз в квартал происходит перевалка с танкера-челнока на экспортный танкер-транспортник газового конденсата в Кольском заливе. Так, в ноябре 2016 года на РПК пароходства осуществлялась очередная перегрузка данного груза с танкера «Енисей», принадлежащего компании «Норильский никель», на нефтяной танкер-иностронец «Sten Arnold». Рейдовые комплексы позволяют существенно снижать итоговую себестоимость перевозки груза. Удобство и экономическую привлекательность их использования в схеме перегрузки давно оценили во всем мире.



МНЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТА

РПК-1 ОАО «ММП» был первым рейдовым перегрузочным комплексом в Кольском заливе. Созданная на РПК-1 схема перевалки нефтепродуктов подтвердила высокую эффективность и гарантировала полное соблюдение экологических требований к подобным промышленным объектам. За годы его эксплуатации не зафиксировано ни одного случая аварийного разлива нефти и нефтепродуктов в воды Кольского залива.

Об этом нам рассказала ведущий специалист-эколог ОАО «ММП» Ольга Шабарова:

- В настоящее время законодательство РФ в области охраны окружающей среды, в том числе и при эксплуатации рейдовых перегрузочных комплексов, содержит достаточно жесткие нормативные требования, включающие не только необходимость разработки значительного количества природоохранной документации, получения разрешительных документов, но и прохождение государственной экологической экспертизы не реже одного раза в пять лет. Легальные бизнес-ориентированные компании, эксплуатирующие РПК, обязаны выполнять действующие требования, обеспечивающие экологическую безопасность вышеуказанных объектов для окружающей среды. Учитывая вышеизложенное, на мой взгляд, рейдовые перегрузочные комплексы сложно назвать неэкологичными.

По словам эколога, изначально, при планировании размещения РПК-1, были проведены инженерно-исследовательские работы, разработана проектная документация, получено положительное заключение государственной экологической экспертизы.

- В настоящее время пароходство осуществляет водопользование акватории Кольского залива для размещения РПК-1 легитимно на основании договора водопользования, - рассказывает О. Шабарова. - Проводит регулярный мониторинг качественного состояния водного объекта - Кольский залив Баренцева моря, используемой акватории в районе размещения РПК-1. Концентрации загрязняющих веществ, выбрасываемых в атмосферный воздух, учитываются расчетным методом в обязательном порядке при выполнении погрузо-разгрузочных работ на РПК-1. В период эксплуатации РПК-1 превышения нормативов предельно допустимых выбросов, утвержденных управлением Росприроднадзора, отсутствовали. Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух осуществляются на основании действующего разрешения на выбросы по объекту РПК-1. При этом ОАО «ММП», понимая всю степень экологической ответственности, при планировании перегрузки новых грузов всегда своевременно занимается оформлением природоохранных разрешительных документов. Пароходство регулярно в соответствии с нормативными требованиями перерабатывает план ликвидации аварийного разлива нефти и нефтепродуктов (ЛРН) по РПК-1 с разработкой проекта оценки воздействия на окружающую среду, проходят общественные слушания по плану ЛРН.

- А насколько безопаснее осуществлять подобные операции на берегу?

- В каждой перегрузке существуют свои плюсы и минусы с точки зрения воздействия на окружающую среду.

Рейдовые причалы Мурманска, расположенные в Кольском заливе, хотя и имеют большую по сравнению с бе-

реговыми потенциальную экологическую опасность, но в отличие от портовых находятся в значительном удалении от зоны проживания населения города. И они оказывают меньшее негативное воздействие на окружающую среду и, следовательно, на жизнь и здоровье населения. Береговые портовые причалы оказывают значительно большее негативное воздействие на окружающую природную среду при каждой перегрузке, что можно подтвердить расчетами общего количества выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух, но при этом имеют гораздо меньшую потенциальную опасность.

- Какие меры предпринимаются на РПК-1 для сохранения экосистемы Кольского залива?

- В 2016 году получено положительное заключение государственной экологической экспертизы по плану ЛРН. При выполнении каждой операции по перегрузке нефтепродуктов с танкера на танкер обязательно проводится несение аварийно-спасательной готовности к локализации и ликвидации аварийных разливов в пределах акватории рейдового комплекса специализированными аварийно-спасательными формированиями. Один раз в три года проводятся комплексные учения по отработке взаимодействия собственных сил и средств и привлекаемых сил и средств для ликвидации максимального расчетного разлива нефти и нефтепродуктов. Обращение с отходами выполняется в строгом соответствии с утвержденными нормативами образования отходов и лимитами на их размещение (временное накопление в соответствии с МАР-ПОЛ и санитарно-эпидемиологическими правилами). Проводится водолазное обследование и своевременный ремонт в случае необходимости рейдовых якорно-швартовых бочек, в виде которых представлен РПК-1. Своевременно осуществляется производственный экологический контроль.

НЕТ В ПЛАНАХ МЕНЯТЬ ПЛАНЫ

Сегодня «точки» по перегрузке есть у нескольких компаний в Кольском заливе, которые разместили здесь собственные РПК. Вторым по счету перегрузочным терминалом стал комплекс компании «Роснефть» - «Белокаменка», введенный в строй через полтора года после начала эксплуатации РПК-1. В 2004 году в Кольском заливе функционировало уже три РПК, в том же году через них было отправлено на экспорт более 4 миллионов тонн нефти и мазута. В 2016 году ООО «РПК Норд» установило на рейдовых якорях танкер «Умба» грузоподъемностью 300 тысяч тонн для перевалки арктической нефти компании «Газпром Нефть», добываемой на Новопортовском нефтегазоконденсатном месторождении (Ямал) и на Приразломной. По словам заместителя генерального директора по технической эксплуатации ООО «РПК Норд» Н. Н. Екимова, компания заключила 12-летний контракт с «Газпром Нефтью» на перевалку топлива в Кольском заливе и не планирует в ближайшее время вносить какие-либо корректировки в схему перегрузки. «В процессе подготовки РПК были выполнены все необходимые работы, сводящие к минимуму экологические и технологические риски», - сказал Н. Н. Екимов.

Ирина БРЯНКИНА.



МЕРОПРИЯТИЕ, ПОСВЯЩЕННОЕ ПАМЯТИ ПОЛЯРНЫХ КОНВОЕВ, ПРОШЛО В МУРМАНСКЕ



11 января по случаю памятной даты в Мурманске состоялся митинг, в котором приняли участие представите-

ли городской и областной администраций, Мурманской областной думы, образовательных учреждений

75 лет назад в порт Мурманск пришел первый полярный конвой в составе девяти иностранных судов и одного российского - парохода «Чернышевский» Мурманского морского пароходства. Эту дату не могли оставить без внимания в ОАО «ММП», чьи торговые суда с первых дней войны до ее окончания принимали самое активное участие в военных перевозках на трассе Северного морского пути.

города, ветераны ММП и Северного флота. Одним из инициаторов этого мероприятия стало Мурманское морское пароходство, а организатором - министерство по внутренней политике и массовым коммуникациям Мурманской области. В сквере на улице Ленинградской участники возложили цветы к памятнику полярным конвоям.

На митинге от лица руководства компании выступил заместитель генерального директора - директор по судостроительству ОАО «ММП» Алексей Глазунов:

- Наше пароходство потеряло в войне 12 транспортных судов, но эти жертвы несравнимы с сотнями погибших моряков, работников берега, которые мужественно защищали Родину от фашистов. Мы никогда их не за-

будем! Память о наших героях мы сбережем и передадим своим детям!

После митинга в музее пароходства прошла встреча ветеранов компании со школьниками города Мурманска. Бывшие работники компании, среди которых были: Б. Н. Купоросов, Р. И. Егоров, Н. П. Дюбанов, Э. К. Войнов, Р. Н. Салаяев и другие, выступили перед ребятами с рассказами о героических буднях полярных конвоев. Многие из выступавших лично знали знаменитых капитанов, участвовавших в «огненных рейсах», ходили с ними в море и поведали собравшимся занимательные истории из жизни.

Ирина БРЯНКИНА.
Коллаж подготовила
М. ФИСЕНКО.

НЕОПРАВДААННЫЕ ПРОСТОИ БЬЮТ ПО КАРМАНУ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ

Сегодня российское правительство, говоря о развитии Северного морского пути и об увеличении грузооборота, делает ставку уже не на транзит, а на увеличение внутренних перевозок за счет реализации новых проектов в Арктике. Однако решение этих задач требует создания нормальных условий для судовладельцев. Например, обеспечить их полноценной ледокольной проводкой судов, работающих на трассах СМП.

Мурманское морское пароходство более пяти лет регулярно доставляет грузы в строящийся ямальский порт Сабетта по ранее заключенным контрактам. В конце 2016 - начале 2017 года в этом направлении работали теплоходы «Юрий Аршеневский», «Ка-

питан Данилкин», «Михаил Кутузов», «Александр Суворов», «Капитан Свиридов», танкеры «Индиго» и «Варзуга».

В период с ноября 2016 по февраль 2017 года навигацию в Арктике обеспечивало всего три ледокола. В периоды, когда движение на Севморпути было достаточно оживленным, зачастую транспортные суда шли либо за ледоколом с частыми остановками, либо вовсе сутками простаивали в ожидании ледокольной проводки.

По данным департамента эксплуатации флота, с ноября 2016 года по январь 2017-го максимальные периоды ожидания ледоколов в точке формирования каравана - у кромки льда составили: по т/х «Кузьма Минин» - 17 дней, «Михаил Кутузов» - 18 дней. С



декабря по январь танкер «Варзуга» успел совершить всего три рейса, а за весь месяц суммарное время ожидания и остановок составило 15 дней. За этот период времени судовладелец смог бы выполнить еще один рейс, приносящий ему прибыль.

«Общее время ожидания ледокольной проводки судами ММП за период с конца ноября 2016 года по январь

2017 года составило 121 день. Все это время суда простаивали, что в свою очередь сказалось на рентабельности. Объем недополученной выручки исчисляется крупными суммами. Такие непроизводительные простои неоправданны», - подчеркнул директор департамента эксплуатации флота Д. Филатов.

Ирина БРЯНКИНА.



ВОСПОМИНАНИЯ О КАПИТАНЕ МАЗУРКИНЕ



С Александром Мазуркиным первый раз я встретился на т/х «Кооперация». Я подменял там электро-механика, а Сан Саныч (так к нему обращались) был старпомом.

Хлопотная это должность! Тяжелая ходовая ночная вахта с четырех утра до восьми, потом еще организация работ палубной команды, масса бумаг-отчетностей. Сблизила нас любовь к поэзии. Вместе рылись в судовой библиотеке. Ветераны помнят те времена, когда библиотеки были на каждом судне. С приходом в Мурманск можно было обменять на новый комплект. В любом количестве, на любой вкус и на любой срок. Библиотекой плавсостава заведовала влюбленная в свое дело Валентина Николаевна. Долго пыталась сохранить ее, но пришло время читать с монитора. Хотя как можно сравнивать экран с радостью листать книгу и вдыхать запах бумаги! В 1996-м под слезы Валентины Николаевны библиотека тихо умерла. Кто был в то время рядом - взяли часть книг на память.

Сан Саныч часто выглядел немного отрешенным, смотрящим внутрь себя. Теперь я думаю: может, он рифмы искал? Я не знал тогда, что он пишет стихи профессионально и годом ранее издал в Мурманске первый сборник «Вселенная рядом». Не знал и того, что писать он начал намного раньше: в 1954-м в газету «Магаданская правда». Почему именно Магадан? Да потому что А. А. Мазуркин окончил в 1952-м судоводительский факультет

Высшего арктического морского училища. В отличие от традиционной «высшей мореходки» (сначала ЛВМУ, затем ЛВИМУ), готовившей специалистов для торгового флота, ВАМУ готовило их для Главсевморпути. Так что молодой штурман начинал на гидрографических судах у берегов Чукотки. Один год даже зазимовал там. В ММП Александр Мазуркин перевелся в 1956-м.

В далеком 1965-м т/х «Кооперация» совершал рейсы между портами Дании и Латвии. Сан Саныч решил заняться моим образованием. Он ведь был на 10 лет старше. И вот в Риге он берет меня за руку и ведет в Домский собор. На концерт органной музыки. Сидим мы на дубовой скамейке, орган мощно играет Баха, Сан Саныч поглощен. А я тоскую и мысленно скулю: «Ну зачем мне собор? Зачем мне органная музыка? Я молод и холост, мне бы чего попроще - ближе к телу». Но из-за уважения к старшему товарищу терпел.

В следующий раз встретились через два десятилетия. На т/х «Кола» он - капитан, я - 1-й электромеханик (там было два). В Дудинке я бывал не один десяток раз. Трое суток переход из Мурманска, сутки-двое погрузка - и назад. Сан Саныч был единственным на моей памяти, кто не мучил экипаж переводом часов. В Дудинке время на 4 часа вперед от московского. Капитаны переводили часы на эти 4 часа. Тяжело это переносится, на многих судах мы подходили к капитанам с просьбой не переводить часы. Следовало удивление и строгое возмущение: «Как вы себе это представляете?! На судне 4 часа ночи, здесь - 8 утра, придут ко мне береговые, а я сплю?». Капитан Мазуркин часы не переводил.

На стоянке в Дудинке произошло экстренное событие. Пожар! Подчиненный мой поставил в каюте электрочайник, включил его и ушел по работе. Это не нынешние электрочайники, автоматически отключающиеся при закипании воды, а если и не сработал терморегулятор - чайник выключится, когда вода выкипит, пружинным выключателем из-за уменьшения веса. А тогда - обычный алюминиевый с нагревательным элементом. В общем, чайник выкипел. Стал тлеть, потом загорелся стол. И пошла гореть каюта. Сработала автоматическая пожарная сигнализация, объявили пожарную тревогу. Погасили. Капитан

заглянул в каюту и вызвал к себе виновника.

После разговора с капитаном Василием с поникшей головой зашел ко мне:

- Все, конец моей морской жизни. Спишет капитан с судна, а с приходом в Мурманск уволят и из пароходства.

- Ну подожди, Василий, может, и не так будет.

Подождал и я, пока уйдет гнев у Сан Саныча, зашел к нему. Он и слушать сначала не захотел:

- Вы же понимаете, что могло быть?! И как на это посмотрят в пароходстве?!

Долго говорили. Потом стало спокойнее.

- Сан Саныч, Василий не только толковый электромеханик, но у него и руки золотые, он сам отремонтирует каюту.

Капитан посмотрел с сомнением.

- Сан Саныч, ну вы хотя бы сейчас в пароходство не сообщайте.

- Хорошо, посмотрим. Подожду.

Василий и стол отремонтировал, и поврежденные переборки, и сбегал в магазин, застелил палубу новым ковролином, сам шторы пошил на иллюминатор. Каюта стала, как пасхальное яйцо.

Работу принимал капитан лично. Придирчиво все оглядел. Одобрительно хмыкнул:

- Ладно, проехали...

В этом же году Мазуркин навсегда сошел с капитанского мостика. Некоторое время работал в Москве научным сотрудником Союзморниипроекта. И много писал. В стихах: сборники «Паруса» и «Распутица» изданы в Москве, там же и повесть «Капитанский мостик». Можно ли сказать, что это было хобби капитана?

Кто знает, что - основное занятие, а что - хобби. Может, второе и есть то, для чего человек призван. В 1996-м Мазуркин был принят в Союз писателей.

Поздно я об этом узнал. Читал я только его первый сборник. Какая пронзительная строка там есть - «по-забытая радость ветра»! Других его книг я не читал. И теперь уж не успею...

Вспоминаю я Сан Саныча с большим уважением и теплотой. Думаю, не только я, но и все, кто знал его.

Борис СПИРИДОНОВ,
ветеран пароходства.

Из архива редакции

РУБКА

Ну как же ее оставить,
штурманскую рубку?
Карта. Линейка. Циркуль.
Слева - репитер компаса...
Снова секстан тяжелый
чувствует твердую руку,
Снова большой бинокль
просит верного глаза.
Что мне заменит это?
Сон спокойный, домашний?
Твердые тротуары?
Стул за грузным столом?.. -
Мне все равно приснится
серый туман Ла-Манша,
Осень в проливе Лонга,
забитом паковым льдом.
...Окна открыты настежь -
волнам черного света.
Вымытая дождями
ночь в проводах гудит.
Ты уронила руки -
вечное право вето...
Но океанские звезды
вспыхивают вперед!

АРКТИКА

Днем и ночью.
Ночью и днем.
Мы идем
И стоим,
И снова -
Идем.
И лед
Заклинивает винты.
И самолет,
Пробивая пургу,
Бросает вымпел.
Реже -
Газеты
И письма,
Что написала ты...

Автор А. А. Мазуркин.

КНИЖНАЯ ПОЛКА



В 2016 году вышла в свет новая книга В. С. Белоусова «Наша Арктика». В этой книге старейший мур-

НАША АРКТИКА

манский журналист, член совета Ассоциации полярников Мурманской области Василий Белоусов рассказывает о славной истории освоения Арктики, огромном вкладе в нее российских первопроходцев и продолжателей их дела - моряков Мурманского морского пароходства и атомного ледокольного флота, ученых и исследователей Ледовитого океана. Публикуем отрывок из этой книги.

ИЗ ИСТОРИИ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ

С VI века, как гласят летописи, русские люди стремились на Север, к богатому рыбой и пушниной побережью Северного Ледовитого океана. Первые из них пришли сюда лишь в XI веке, а обживать эту суровую землю начали в 1435 году на Соловецких островах Белого моря, когда был основан православный монастырь, сохранившийся до наших дней.

К тому времени поморы, как стали называть первопроходцев освоения северных территорий, прониклись мыслью, как найти близкий путь для торговли с Китаем. Виделся он им в «море-океане». И в 1525 году московский дьяк Дмитрий Герасимов с командой из поморов вышел в редчайшую экспедицию - составлять карту берегов Северного Ледовитого океана. Экспедиция прошла успешно.

К 1584 году последователи Герасимова сделали опись всего побережья от южной оконечности Белого моря до устья Оби. С походами Ермака и присоединением Сибири к России про-

РОССИЙСКИМ СУДАМ ТЕСНО В АНТАРКТИДЕ

В конце января экипаж теплохода «Иван Папанин» закончил выгрузку на станции «Бхарати» в Антарктиде. Об этом рейсе и о том, что предстоит сделать в этот сезон, рассказывает наш постоянный автор, первый помощник капитана по радиоэлектронике Владимир Пантелеев.

В сезоне 2016-2017 гг. теплоход «Иван Папанин» доставил на индийскую антарктическую станцию «Бхарати» топливо и продукты жизнеобеспечения для продолжения научных работ. Экипажу теплохода еще предстоит погрузить на борт обратный груз, и 10 февраля запланирован переход на вторую индийскую станцию - «Майтри». На борту находится топливо и продукты питания для полярников. Во время перехода индийскими учеными запланировано произвести ряд исследовательских работ.

Станция «Майтри» расположена в 100 километрах от кромки шельфа, где обычно швартуется т/х «Иван Папанин». По



информации заместителя руководителя антарктической программы Индии доктора Сайни, который несколько дней назад посетил станцию, маршрут от станции до точки выгрузки подтаил, и гусеничным тракторам будет нелегко преодолеть этот путь. Если тракторному конвою не удастся пробиться к точке стоянки судна, придется основную часть груза доставлять вертолетом. Это займет больше времени, чем если бы мы выгружались напрямую с судна на погрузчик. Вертолет может работать с грузом не более 5 тонн, придется вручную разгружать тяжеловесные контейнеры и перекладывать груз. Работа вертолетом поддается только при хорошей видимости и слабом ветре, так что самое трудное еще впереди.

В Антарктиде становится тесно российским судам. Переход к берегам Белого континента мы совершали бок о бок с другим антарктическим российским судном - НЭС «Академик Федоров». Погода благоприятствовала нам, даже индийские научные работники, обычно «укачанные» на переходе от Кейптауна до берегов Антарктиды, чувствовали себя удовлетворительно. В Кейптауне встретили другое судно ледового класса - НЭС «Академик Трешников», которое зафрахтовано швейцарской туристической компанией для путешествия вокруг Антарктиды. При работе у станции «Майтри» мы еще раз встретимся с НЭС «Академик Федоров», которое доставит груз для российской антарктической станции «Новолазаревская». После этого наши пути разойдутся, и мы встретимся, уже



Индийские полярники.

как обычно, в следующем сезоне. Экипаж теплохода здоров, настроение бодрое, усталость еще не накопилась, рейс проходит в обычном режиме.

Сейчас начинается традиционный период дружественных визитов между станциями. Нас посетили австралийские и китайские полярники, ну а мы навестили российскую станцию «Прогресс».

Индийский экипаж на т/х «Иван Папанин» занимается научными исследованиями. В этом году у них напряженная программа, теплоход увешан различными

измерительными приборами, круглосуточно осуществляется взятие проб воды, воздуха, льда. У экипажа есть возможность сойти на берег и походить по твердой земле. В районе Холмов Ларсмана есть «выход» горных пород над ледником, так называемый оазис, и температура в этот период самая благоприятная, днем плюс 3-5 градусов.

Владимир ПАНТЕЛЕЕВ.
С борта т/х «Иван Папанин».
Фото автора.



К берегам Антарктиды.

движение русских на восток шло с поразительной быстротой. Уже к середине XVII века русские торговцы вели постоянный обмен товарами в районах вплоть до Чукотки и Новой Земли. Эта их деятельность активизировалась после того, как в 1648 году Семен Дежнев открыл пролив между Азией и Америкой.

«Россия явилась зачинателем специального торгово-промыслового судоходства в Ледовитом океане. Простые русские люди - устюжане, каргопольцы, мезенцы, пинежане, тотемичи принесли на северо-восток свой многовековой морской опыт, незаурядную для своего времени морскую технику, традиции судостроения и судоходства, опыт и сноровку в борьбе со льдами. Их бесспорной заслугой является то, что они совершили открытие азиатских берегов на огромном протяжении от Оби до Камчатки, исследовали устья сибирских и восточносибирских рек, составили описание и положили на карту просторы



тайги и тундры, развили морской и рыбный промыслы, обогатили человечество конкретными знаниями природы полярных областей. Без преувеличения - это был выдающийся научный подвиг», - так оценил их деятельность легендарный советский полярный исследователь Владимир Визе.

А вот как отзывался о них известный английский исследователь, профессор Дж. Бейкер: «Продвижение русских через Сибирь в течение XVII века шло с ошеломляющей быстротой. Успех русских отчасти объясняется наличием таких удобных путей сообщения, какими являются речные системы северной Азии. Хотя преувеличивать значение фактора не следует, и если даже принять в расчет все природные преимущества для продвижения, то все же на долю этого безвестного воинства достается такой подвиг, который навсегда останется памятником его мужеству и предприимчивости, равного которому не совершил никакой другой европейский народ».

Надо сказать, что к северному проходу из Европы в Азию в те годы проявляли большой интерес и другие страны. Шло необъявленное соревнование в поисках путей к вершине нашей планеты - Северному полюсу. Борьба за обладание арктическими морями обострилась после того, как в

1878-1879 годах экспедиция шведа Адольфа Норденшельда, снаряженная, кстати, на средства российских купцов Александра Сибирякова и Михаила Сидорова, на пароходе «Вега» прошла весь путь от Новой Земли до Берингова пролива. Она показала всему миру реальность установления торговых связей Запада с Востоком через северные русские моря.

В России же началось интенсивное переселение крестьян из центральных губерний в Сибирь. Как следствие этого - резко повысилось производство хлеба в наших восточных районах, однако развитие новых территорий страны ощутимо сдерживала нехватка товаров массового спроса.

Торговая связь Сибири с Европейской Россией стала насущной необходимостью.

Железная дорога не справлялась с этой задачей, поэтому все надежды возлагались на Северный морской путь, освоение которого впервые приобрело уже практический характер. По нему в 1893 году из Англии и Германии на Енисей были доставлены рельсы и другие грузы для строящейся транссибирской магистрали.

Обстоятельства заставили царское правительство обратить повышенное внимание к Арктике. В мае 1894 года учреждается Обь - Енисейская гидрографическая экспедиция под командо-

ванием А. И. Вилькицкого, которая провела детальное исследование этого района. Полярная трасса стала изучаться уже не локально, а вся в целом. С 1913 года Главное гидрографическое управление начинает строить на побережье полярных морей специальные пункты для наблюдения за движением льдов, создается сеть радиостанций, строятся маяки. Спустя два года в Арктику на ледокольных судах «Таймыр» и «Вайгач» была отправлена крупная научная экспедиция. Ею в 1913 году открыта Северная Земля, что явилось последним великим географическим открытием. В том же году оба судна прошли в Архангельск из Владивостока, подтвердив тем самым реальность плавания по трассе Севморпути.

История донесла до нас имена многих отважных мореплавателей, отдавших жизнь ради изучения загадочного Ледовитого океана, ради того, чтобы заставить служить его людям. В памяти моряков навечно останутся подвиги экспедиций Э.Толля на шхуне «Заря», В. Русанова, полярная экспедиция лейтенанта Г. Брусилова на шхуне «Св. Анна», полюсная экспедиция Г. Седова, таймырские походы Н. Бегичева и другие.

Автор В. С. Белоусов.
Читайте продолжение в следующем выпуске.

БЛОКБАСТЕР ПРОШЕДШЕГО ГОДА

Прочитала отзыв Дмитрия Коржова в «Мурманском вестнике» о фильме «Ледокол», с некоторыми его выводами не могу согласиться. И у меня появилось желание поделиться со зрителем своей точкой зрения.

«Что сказать? Очень странное ощущение оставляет фильм. Нет, это, конечно, не провал. Смотреть это можно. Но мурманчанину, хоть в какой-то степени знакомому с пароходско-арктической жизнью, в принципе, с Севером, а таких у нас, как вы понимаете, немало, сделать это будет непросто... Впрочем, далеким от реальной жизни московским девочкам, которым, сдается мне, пароходы и льды даже и не снились, такое кино нравится...»

Отрывок из статьи Д. Коржова «Не тот «Ледокол».
Опубликовано в «Мурманском вестнике» 10.11.2016 г.

Фильм «Ледокол» основан на реальных событиях, происходивших в нашей стране в конце 1980-х годов. Ветераны флота помнят, как в 1985 году научное ледокольное судно «Михаил Сомов» (в фильме «Михаил Громов») застряло во льдах моря Росса Южного океана. На флоте моряки говорят, что «судно попало в дрейф», в котором команда в течение 4 месяцев, как могла, выживала. Об этом происшествии написано много статей, снято несколько документальных фильмов, которые можно и сегодня легко найти на сайтах в Интернете.

«Ледокол» режиссера Николая Хомерики, как я понимаю, не претендует на документальность и на подлинность раскрытия всей правды о дрейфе. С моей точки зрения, это фильм развлекательный.

Уходя от столкновения с громадным движущимся айсбергом, ледокол «Михаил Громов» оказался в ледовом плену, дрейфуя неподалеку от берегов Антарктиды. Запасы горючего постепенно подходят к концу, а царящее в экипаже напряжение постепенно нарастает. Сценарист показал проблемы выживания и сохранения человеческих отношений на борту гражданского судна, т. е. в замкнутом пространстве.

На любом морском судне «первый после бога» - это капитан. На «Михаиле Громове» оказалось сразу два капитана. Такое ведь, действительно, иногда случается в жизни. Отстраненный от должности из-за гибели моряка капитан Петров, любимец команды, молодой и демократичный, и вновь назначенный, прилетевший на борт вертолетом капитан Севченко - авторитарный, грубый и полная противоположность Петрову. Стиль его руководства заключался в проявлении жесткости, требовательности, единоначалия, в игнорировании социально-психологических факторов в экипаже.

По моему мнению, к событиям 1985 года фильм имеет лишь косвенное отношение. В фильме от антар-

ктического дрейфа «Михаила Сомова» в сценарии осталось очень немного. Это четырехмесячная продолжительность дрейфа и спасение его ледоколом «Владивосток». Само судно «Михаил Сомов» на экране представлено как «Михаил Громов», а капитан Родченко получил фамилию Севченко. Идея показанной в фильме истории не основана на реальных событиях, а скорее, позаимствована из жизни. Поэтому обвинять сценариста и режиссера в искажении реальных событий, мне кажется, несправедливо. Думаю, что режиссер не ставил перед собой задачу показать все, что произошло во льдах Антарктиды. Если бы Хомерики хотел реально продемонстрировать события тех злополучных месяцев, он бы мог получить не одну подробную консультацию у флотских специалистов.

А вероятность получить консультацию у режиссера была. На атомоходе «Ленин», где снимался фильм, рядом с молодежью работали моряки, возможно, даже побывавшие в подобных экстремальных ситуациях. Живой участник этой эпопеи - Артур Чилингаров, после спасения дрейфовавшего «Сомова» получил высокое звание Героя Советского Союза, всегда мог проконсультировать режиссера в Москве. Но, бесспорно, что страх моряков, оторванных от Родины, дрейфующих посреди сверкающей на солнце ледовой пустыне на теплоходе «Михаил Громов», был таким же сильным, как в то время на настоящем «Михаиле Сомове».

О своих ощущениях в подобной ситуации мне рассказывали наши ветераны. Участник первых Антарктических экспедиций на судах Мурманского пароходства капитан Сергей Алексеевич Смирнов, который в должности дублера капитана более трех месяцев дрейфовал в Антарктиде на дизель-электроходе «Обь», не раз вспоминал о событиях и опасностях плавания в морях южного континента.



В отзыве на фильм Дмитрия Коржова смутил возраст молодого капитана и грубость старого, а также отсутствие в экипаже роли партийной организации. Работая в пароходстве около 40 лет, мне приходилось встречаться со всякими капитанами. Помню, как в шестидесятые годы в Антарктиду ходили совсем еще молодые капитаны Сергей Волков, Эдуард Купри, Николай Свиридов и др. А Борису Макаровичу Соколову в 33 года доверили управление самым мощным первым в мире атомным ледоколом «Ленин». И ничего! Справился! А ныне здравствующий Бронислав Семенович Майнагашев стал капитаном в 27 лет. Да и грубости многих капитанов старшего поколения наш капитан Леонид Степанович Селиверстов никогда не отрицал, объясняя это тем, что специалисты они были высокого класса, а сложности профессии вынуждали воспользоваться крепким словом. Проблема отношений молодых капитанов и капитанов старшего поколения еще в шестидесятые годы стала темой создания капитаном-писателем Алексеем Реутовым двух литературных произведений - «Вымпел над клотиком» и «В стороне от фарватера».

А что же касается роли помполита и партийной организации на «Михаиле Громове», то напомним, что в конце восьмидесятых роль партийных организаций была сведена почти на нет. В стране начинался процесс перестройки. В морском журнале «Вымпел» в те годы развернулась дискуссия о роли на флоте первых помощников капитанов. Уже остро ставился вопрос о ликвидации этого института. В фильме режиссер смог передать дух эпохи: страна на пороге судьбоносных изменений. Точно передан антураж и воссоздана атмосфера советского периода восьмидесятых годов, начиная от одежды героев и заканчивая городскими улицами Ленинграда. Кинематографисты попытались показать духовный настрой моряков того времени, и попытка их, по моему мнению, оказалась удачной. Страну ожидали большие перемены, перестройка. Тем не менее в фильме показано, что среди советского народа много недовольных, и бунт моряков на судне

наглядно иллюстрирует это. Да и вольнодумец, молодой капитан Петров, которого, на мой взгляд, удачно сыграл Павел Федоров, выступает оппонентом капитану старой закалки Севченко (Сергей Пускепалис), который чрезмерно консервативен и строг в отношении к морякам. Петров волнуется, предлагает пути спасения экипажа, ожидая указаний руководства. Начальство же отмалчивается, недовольство на судне растет, провизия исчезает, морякам грозит, возможно, гибель. Впавшие в отчаяние полуголодные моряки готовы почти на все. И такое на флоте случалось в жизни во время дрейфа судов и в Антарктиде, и в Арктике.

Фильм замечательный! Все в нем есть: интрига, напряжение и юмор. Следует отметить прекрасную игру актеров и интересную компьютерную графику, делающую фильм зрелищным. Смотришь и полностью погружаешься в сюжет, переживаешь за каждого героя.

«Ледокол» - это не фильм-катастрофа. Здесь основной акцент сделан на людях, а не на событиях. Разборки, интриги, конфликты нередко происходят среди моряков, длительное время находящихся на судне в замкнутом пространстве, оторванных на много месяцев от берега, от родных и близких. Люди не выдерживают нервного напряжения. Мне кажется, что фильм придется по нраву не только зрителям, которые помнят советское время, но и молодому поколению. Морякам же и специалистам морского флота, думаю, нужно просто поулыбаться над рядом ситуаций, показанных в фильме. Это перевернувшийся айсберг, это странный прилет капитана, ремонт вертолета и т.д.

О моряках и судах гражданского флота российский кинематограф почти не снимает фильмы, поэтому «Ледокол» словно глоток свежего воздуха и для киносценаристов, и для моряков. Это фильм динамичный, держащий зрителя в напряжении. И он достоин быть увиденным.

Валентина КАРЕПОВА,
журналист, писатель-краевед,
ветеран ММП.





Поздравляем вас, коллеги!

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

Ноговицына Сергея Александровича - капитана т/х «Грумант»;
Сорокину Светлану Владимировну - уборщицу служебных помещений группы ремонта зданий и сооружений административно-хозяйственной службы;

Борисенко Сергея Викторовича - матроса 1-го кл. т/х «Северная Земля»;
Панфилову Елену Аркадьевну - заместителя начальника отдела финансово-кассовых операций ДБУиО;

Ключко Валерия Станиславовича - руководителя сектора технологии перевозок грузов ДЭФ;

Макарова Алексея Алексеевича - 2-го механика л/к «Владимир Игнатюк»;

Сарнадскую Нину Александровну - дневальную т/х «Натали»;

Вам, родившимся в январе 1952, 1957, 1962, 1967, 1972, 1977, 1982 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!

Макарчука Вячеслава Геннадьевича - старшего моториста - матроса т/х «Грумант»;

Дьякова Романа Валерьевича - матроса 1-го кл. т/х «Северная Земля»;

Михину Светлану Андреевну - горничную гостиницы «Морьяк»;

Войтенко Евгения Анатольевича - 2-го механика т/х «Петр Великий»;

Вивиорру Сергея Игоревича - капитана т/х «Павел Вавилов»;

Иванова Сергея Викторовича - 4-го механика т/х «Павел Вавилов»;

Чепига Александра Николаевича - 2-го помощника капитана т/х «Виктор Ткачев»;

Волохова Сергея Павловича - 2-го помощника капитана т/х «Александр Суворов»;

Шалаякина Александра Васильевича - матроса 1-го кл. т/х «Заполярье».

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 90-летием

Шарина Василия Степановича, ветерана Великой Отечественной войны, механика т/х «Дмитрово». Василий Степанович отработал в Мурманском пароходстве 36 лет.

С 85-летием

Иващенко Евгению Яковлевну, ветерана труда, участника Великой Отечественной войны, стиральщицу белья мехпрачечной. Ее трудовой стаж в Мурманском пароходстве 8 лет.

Калашникова Владимира Анатольевича, ветерана труда, старшего механика плавсостава. В настоящее время Владимир Анатольевич проживает в городе Архангельске. Его трудовой стаж в Мурманском морском пароходстве 34 года.

С 80-летием

Горбовского Ивана Ивановича, ветерана Великой Отечественной войны, ветерана ММП, ветерана труда, электромеханика т/х «А. Суворов». Его трудовой стаж на родном предприятии 55 лет.

В настоящее время проживает в Псковской области.

Мариянчука Валентина Калиновича, ветерана труда, ветерана ММП, боцмана т/х «Клавдия Еланская», отработавшего в компании 43 года. В настоящее время проживает в городе Твери.

Глухова Владимира Николаевича, ветерана труда, ведущего инженера КБ ММП. Его трудовой стаж в Мурманском пароходстве составил 21 год.

Мишину Лидию Ивановну, ветерана труда, ветерана ММП, дневальную т/х «Заполярье». Ее трудовой стаж в Мурманском пароходстве составил 30 лет.

Нечаеву Лилию Ивановну, ветерана труда, техника отдела АСУ (ИВЦ). Ее трудовой стаж в Мурманском морском пароходстве 12 лет.

Оловянного Виктора Дмитриевича, ветерана труда, ветерана ММП, старшего механика т/х «М. Кутузов». Его трудовой стаж в компании 39 лет.

Ермолаева Михаила Никитовича, ветерана труда, ветерана

Мурманского морского пароходства, матроса т/х «Оленегорск». В настоящее время Михаил Никитович проживает в Москве. Его трудовой стаж в пароходстве 40 лет.

Закрутина Льва Федоровича, ветерана труда, ветерана ММП, старшего механика т/х «Клавдия Еланская». В настоящее время Лев Федорович проживает в городе Волхове. Его трудовой стаж в пароходстве 41 год.

Чалаеву Инессу Семеновну, ветерана труда, наборщицу типографии. Ее трудовой стаж в компании составил 20 лет.

Большакова Валентина Григорьевича, ветерана труда, механика мехпрачечной. Стаж в компании 32 года.

Копяеву Зинаиду Ивановну, инженера радиоцентра. В настоящее время Зинаида Ивановна проживает в Майкопе. Ее трудовой стаж в компании составил 32 года.

С 75-летием

Ильчишена Леонида Саввовича, ветерана труда, ветерана

ММП, боцмана компании. Его стаж работы в ММП 49 лет.

Фомичева Николая Николаевича, ветерана труда, механика т/х «Степан Разин». Стаж работы в компании 44 года.

Дворецкую Тамару Николаевну, ветерана труда, ветерана Мурманского морского пароходства, воспитателя яслей/сада. Стаж работы в пароходстве 35 лет.

Цыганову Зою Леонидовну, ветерана труда, контролера. Стаж работы в компании 20 лет.

Ручьева Михаила Власевича, ветерана труда, ветерана Мурманского морского пароходства, электромеханика. Его стаж работы в компании составил 34 года.

С 70-летием

Якушева Виктора Георгиевича, ветерана труда, старшего механика т/х «И. Богун». Виктор Георгиевич в настоящее время проживает в городе Воронеже, его трудовой стаж в компании 30 лет.

Красильникову Лидию Александровну, ветерана труда, ветерана Мурманского морского пароходства, мурманчанку, секретаря главного инженера. Ее трудовой стаж в пароходстве 45 лет.

Петях Ирину Николаевну, повара т/х «Дмитрий Донской». Ирина Николаевна в настоящее время проживает в Москве. Ее трудовой стаж в компании 19 лет.

Копыткова Леонида Александровича, ветерана труда, ветерана Мурманского морского пароходства, мурманчанина, слесаря-электрика турбазы «Арктика». Он отработал в компании 31 год.

Николаева Юрия Николаевича, матроса л/к «Мурманск». В настоящее время Юрий Николаевич проживает в городе Санкт-Петербурге. Его трудовой стаж в компании составил 28 лет.

Юденкову Галину Николаевну, мурманчанку, воспитателя детского сада. Трудовой стаж Галины Николаевны в пароходстве 19 лет.

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



СКОРБИМ И ПОМНИМ

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 16 июля 2016 года на 79-м году ушел из жизни **Пшеничный Виталий Иванович**, капитан т/х «Кудлай», ветеран ММП, почетный полярник, отработавший в родной компании более 36 лет.

6 января 2017-го на 89-м году ушла из жизни **Устинова Пелагея Яковлев-**

на, директор гостиницы «Морьяк», участница Великой Отечественной войны, отработавшая в родной компании более 18 лет.



Пусть добрая память надолго останется в наших сердцах. Пусть земля им будет пухом.



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's.

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

Адрес: г. Мурманск, Портовый проезд, 31а
Справки по телефону:
(8152) 48-14-59



БЕРЕГИ ЗАЩИТНИКА!

Милые барышни, сегодня мы поговорим о сильных мира сего - наших мужчинах. Нашей опоре и защите.

Напомню, что иммунитет у женщин в полтора раза сильнее, чем у мужчин, психика гибче, вариантность мышления зашкаливает, а нашу логику им вообще не понять.

Мужчина как ребенок. Он может достигать успехов в жизни или терпеть неудачи и тщетно искать успокоения в выпивке. И его поведение полностью зависит от его жены. Мудрая женщина, позитивно настроенная женщина - залог появления в доме примерного семьянина, отличного хозяина и любящего отца...

Да, дорогие женщины, именно от нашего поведения зависит судьба наших мужчин. Феминисток и прочих несогласных прошу сейчас помолчать, каждый имеет право на свое мнение, спорить не будем. Я лишь хочу сказать то, в чем убедилась на собственном опыте.

Поведение мужчины в большинстве случаев (исключения учитывать не будем) - результат отношения к нему его женщины. Женщина - вот кто командует парадом в отношениях. Женщина - ключ ко всему, что происходит в семье. И женщина может все изменить.

Предположим, ваш мужчина ведет себя плохо. К примеру, приходит поздно домой, не дарит вам подарки, а разбрасывает по дому носки или что-то другое вытворяет. А вы считаете, что он не должен так поступать.

На самом деле никто никому ничего не должен. А причиной его поведения может быть или его рассеянность, или вы сами. Мне трудно объяснить это своим подругам, у которых проблемы в семье. Если есть проблемы в отношениях, женщина занимает обвинительную позицию. Обвиненный супруг не только продолжает себя вести «плохо», но и занимает такую же позицию - обвиняет жену. Благо идеальных среди нас нет, всегда найдется что-то, за что можно упрекнуть.

Но стоит женщине стать мудрее, проницательнее, стоит ей изменить свою позицию и попытаться понять - и она все поймет... И все изменит.

Мы заиклены на мелочах, которые и создают уют и комфорт в доме. Помним каждую дату, которая, по нашему мнению, важна. Мужчины же напротив - забывают, когда первый раз поцеловал любимую. Для него важно, что здесь и сейчас она рядом. Мужчина мыслит глобально.

Если хотите, чтобы вам дарили то, что вам надо, то конкретно донесите



это до сведения своего избранника. Пример № 1 - духи. Нужно сообщить ему, конкретно какие, а лучше сбросить на его телефон фотографию флакона парфюма. Пример № 2 - сапоги. Ваши действия: выберите, примерьте, отложите на имя супруга, а ему сообщите очный адрес магазина и сумму покупки. И у него нет паники, и подарок будет желанным.

Искренним отношением, открытым сердцем, добротой и безусловной любовью можно завоевать сердце мужчины раз и навсегда. Всегда при всех обстоятельствах помнить о своей любви и пожеланиях только добра своему мужчине, все в ваших отношениях будет хорошо. И он будет готов не только класть свои носки на место ради вас, но и на гораздо большее.

Галина СТРИГУНОВА.

Спецпредложение!

«Дневная карта гостя»
базы отдыха «Арктика»

для группы 8 человек, с 10.00 до 17.00.
Включено: беседка с мангалом, трансфер и
размещение в домике без
предоставления спального места.



Стоимость спецпредложения
4000 руб.



Обращаться
по тел. **48-10-56**

РЕКЛАМА



**Арктическая
Звезда**

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

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

Адрес редакции: Россия, 183038
г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15.
Телефон 481-018.
e-mail: press@msco.ru

Газета выходит один раз в месяц.

Тираж 1000 экз. Заказ № 93.
Подписано к печати 31.01.2017 г.:
по графику - 12.00, фактически - 12.00.
Газета отпечатана в ООО «Север.ГП»,
Россия, 183624 г. Мурманск,
ул. Марата, 14.

Распространяется бесплатно.

(12+)

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