



ИСТОРИЯ ПОКОРЕНИЯ ВЫСОКИХ ШИРОТ

В своей книге «Наша Арктика» старейший мурманский журналист, почетный гражданин Мурманской области Василий Белоусов рассказывает о славной истории освоения Арктики, вкладе в нее российских первопроходцев и продолжателей их дела – моряков Мурманского морского пароходства.

→ Стр. 6

ИЗ ЛЕТОПИСИ ЗАЩИТНИКОВ ДРЕВНЕГО ХОРЕЗМА

Середина 70-х годов минувшего столетия. Теплоход «Ургенч» передан из Азовского морского пароходства в Мурманск. Непонятен был первоисточник наименования рудовоза. В чем его суть, подоплека? Ургенч ведь древний город и бывшая столица Великого Хорезма! А при чем здесь Заполярье?!

→ Стр. 5



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 11
(7711)

30 ноября
2017



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

УСПЕХ КОМПАНИИ В РУКАХ КАЖДОГО



В конце октября в ОАО «ММП» сменилось руководство. На должность исполняющего обязанности генерального директора был назначен Александр Михайлович Брынцев. В своем первом интервью «Арктической звезде» новый руководитель рассказал, какие планы в развитии компании он ставит перед собой и какие перемены ждут работников пароходства.

→ Стр. 2

АРКТИКА ИНТЕРЕСНА БИЗНЕСУ



В середине ноября в Мурманске прошло одно из важнейших ежегодных событий - VI Мурманская международная деловая неделя, объединившая более 20 мероприятий. В ней участвовали свыше 3,5 тысячи участников из 21 субъекта РФ и 13 зарубежных стран. Официальную поддержку VI ММДН оказали МИД России и Минэнерго России.

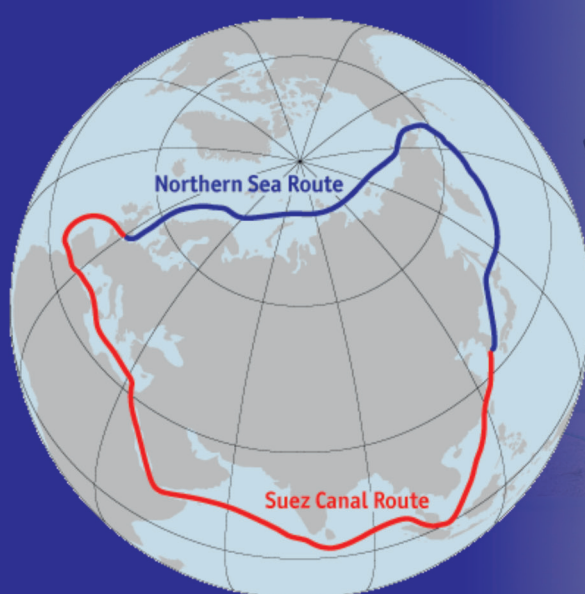
→ Стр. 4



АКТУАЛЬНО

СМП – КРАТЧАЙШИЙ ПУТЬ В КИТАЙ

Северный морской путь



Теплоход «Петр Великий» Мурманского морского пароходства выполняет транзитный рейс из Сабетты в Китай по трассе Северного морского пути.

С октября по ноябрь т/х «Петр Великий» принял участие сразу в двух крупных проектах, реализующихся в данный момент в Арктике и играющих огромную роль в развитии северных регионов и СМП. В конце октября судно доставило в Сабетту крупную партию отечественного щебня из мурманских карьеров для проекта «Ямал СПГ». Далее судно осуществило переход из Сабетты в морской порт Диксон, и в первых числах ноября на терминале полуострова Чайка на борт теплохода погрузили 21 тысячу тонн угля, добываемого на Таймыре. Этот уголь отправился в Китай по трассе Северного морского пути.

Судну предстоит пройти порядка 3500 морских миль до порта Петропавловск-Камчатский, где после пополнения снабжения и закрытия границы «Петр Великий» проследует в порт выгрузки.

Из порта Сабетта до Диксона ввиду благоприятных погодных условий судно, имеющее ледовый класс Arc4, следовало без помощи ледоколов. В настоящее время из-за характерного для этого периода ледообразования прохождение т/х «Петр Великий» оставшегося участка пути по СМП (от порта Диксон до восточной границы трассы) будет обеспечиваться атомным ледоколом ФГУП «Атомфлот».

Всего два месяца назад еще одно судно компании - теплоход «Михаил Кутузов» - выполнило аналогичный рейс из порта Архангельск в порты Наньша и Тайцан (Китай) по СМП с грузом пиломатериалов отечественного производства, преодолев 6900 морских миль. Нынешний рейс предполагает прохождение порядка 6000 морских миль до конечного пункта, что минимум в два раза меньше, чем при следовании из Сабетты в Китай через Суэцкий канал.

Наш хронограф



17 декабря - 85 лет назад (1932) принято постановление СНК СССР об организации Главного управления Северного морского пути. Перед управлением ставилась задача «проложить окончательно морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии, обеспечить безопасность плавания по этому пути».



УСПЕХ КОМПАНИИ В РУКАХ КАЖДОГО



В конце октября в ОАО «ММП» сменилось руководство. На должность исполняющего обязанности генерального директора был назначен Александр Михайлович Брынцев. В своем первом интервью «Арктической звезде» новый руководитель рассказал, какие планы в развитии компании он ставит перед собой и какие перемены ждут работников парокходства.

- Александр Михайлович, какую задачу поставили перед Вами акционеры и какие мероприятия Вы планируете осуществить в ближайшем будущем?

- Нам предстоит очень напряженная работа, чтобы выжить в конкурентной и требовательной среде, в которой функционирует наш судоходный бизнес.

Для стабилизации ситуации в компании мы в первую очередь должны решить вопросы по улучшению финансового состояния парокходства. Кроме того, нам предстоит усилить свою работу по оптимизации структуры общества, что подразумевает под собой кроме всего прочего реализацию непрофильного и нерентабельного имущества.

Береговому менеджменту поручено разработать и реализовать в кратчайшие сроки программу обновления флота, в рамках которой мы приобретем еще два судна на вторичном рынке не старше 10-летнего возраста.

- Какова сейчас ситуация на рынке морских перевозок, как она отражается на работе нашего флота?

- Мировой финансовый кризис оказал огромное влияние на морскую транспортную отрасль. В этом году впервые за долгое время остановилось падение рынка морских транспортных перевозок. Сегодня нужно действовать на опережение и принимать меры, чтобы в будущем оказать ся на коне.

- А в целом как изменится стратегия развития Мурманского морского парокходства?

- Стратегия должна быть адаптирована под меняющийся рынок, основываться на современных и передовых тенденциях развития морской транспортной отрасли, нацелена на повышение эффективности бизнес-процессов с учетом рациональной политики в отношении расходов компании, чтобы мы могли создать хороший задел на будущее.

- Важный показатель жизнеспособности любой судоходной компании - это рентабельная работа флота. Каковы перспективы в этом направлении?

- В настоящий момент мы ведем работу по расширению как географии перевозок, так и клиентской базы. Необходимость в освоении новых грузопотоков продиктована снижением грузооборота по всем наработанным

направлениям на данный период. Мы намерены возобновить рабочие отношения с теми партнерами, связи с которыми были утрачены по разным причинам в последнее время.

- Что на повестке дня сегодня?

- Планируем активно развивать направления, связанные с экспортом угля. Уже имеются договоренности по перевозкам на линии Кандакша - Архангельск, к которым мы приступим до конца этого года. Продолжим работу по заводу грузов в Арктику и из Арктики (сырья, углеводородов, строительных грузов), по вывозу угля и апатитового концентрата из Мурманска на порты Европы. Часть флота будет работать на рынке - в Средиземном море, совершать трансатлантические рейсы. Будем стремиться к максимальной загрузке флота на базе долгосрочных отношений с владельцами грузов.

Работа на трассе Севморпути по-прежнему остается для нас одной из наиболее значимых. Здесь мы продолжим работать с ООО «Ямал СПГ» по доставке грузов в Сабетту. Кроме того, нами установлены партнерские отношения с фрахтователями в рамках проекта «Арктик СПГ-2», который предусматривает строительство компанией «НОВАТЭК» второго завода по сжижению природного газа.

Ну а в целом ведем активную работу с грузовладельцами по программе работы на 2018 год.

- Какие шаги будут предприниматься в отношении кадровой политики?

- Кадровые вопросы для нас самые приоритетные. Особенно это касается наших моряков - основного производственного ресурса компании. Их опыт и знания являются основной движущей силой парокходства.

Мы уделим большое внимание созданию условий для комфортного

труда моряков. Повышению привлекательности работы на наших судах будет способствовать улучшение жилищно-бытовых условий.

Безусловно, сегодня важная задача - это сохранить работникам парокходства все существующие социальные гарантии, создать условия для улучшения благосостояния работников и их семей.

- За счет каких резервов удастся реализовать задуманное?

- Перспективы роста зарплаты зависят от успешной работы флота и береговых подразделений, к чему мы будем стремиться.

Многу проанализировано текущее состояние дел в компании, даны поручения руководителям, направленные на понимание ситуации и на ближайшую перспективу достижения прибыльной/безубыточной работы береговых подразделений.

Любое развитие требует перемен, сокращения издержек, оптимизации кадрового состава с целью повышения экономических результатов компании.

- Не означает ли это, что грядут кадровые изменения?

- В данный момент нет потребности в радикальных кадровых изменениях. Однако назрел вопрос о приведении численности административно-управленческого персонала к экономически обоснованной величине для более эффективного управления флотом. Численность береговых сотрудников будет напрямую зависеть от численности флота и эффективности его работы, а также от самостоятельности и прибыльности береговых подразделений.

Мы будем регулярно проводить встречи с моряками, капитанами и старшими механиками на судах для обсуждения всех проблемных вопросов в работе флота. Такие встречи помогут нам лучше разобраться, как реализовать новые цели, как эффективно и безопасно справляться со всеми возникающими трудностями в собственных интересах и интересах клиентов компании. Не останутся без внимания профсоюз и ветераны компании, которым мы признательны за многолетний труд.

Ключевым моментом достижения всех поставленных целей и получения результатов является неукоснительное выполнение трудовой и производственной дисциплины. Этого я как руководитель компании требую от всех работников парокходства.

Беседовала Ирина БРЯНКИНА.
Фото редакции.

НАША СПРАВКА

Трудовая биография А. М. Брынцева тесно связана с Мурманским морским парокходством. Здесь он начал работать в 1981 году. Прошел путь на флоте от моториста до старшего механика, работал на судах компании до 2000 года.

В 2000 году Александр Михайлович перешел на работу в береговые подразделения: работал в должности заместителя главного инженера - начальника УТЭФ. С 2002 года - главным инженером - директором департамента технической политики. В 2010 году награжден медалью «За отличие в морской деятельности». С мая 2010 года по май 2016 года А. М. Брынцев возглавлял ОАО «Северное морское парокходство», которое является дочерней компанией Мурманского морского парокходства. По итогам работы 2015 года ОАО «Северное морское парокходство» было признано победителем в номинации «Лучшая морская судоходная компания отрасли».

С 2016 года по октябрь 2017 года А. М. Брынцев работал заместителем генерального директора ПАО «Совфрахт».



ГРУЗЫ ДЛЯ ПЕВЕКА НА СУДАХ СМП



Теплоход «Иоганн Махмасталь» Северного морского пароходства в начале ноября доставил в Певек грузы для возведения береговой инфраструктуры уникальной и единственной в мире плавучей атомной теплоэлектростанции (ПАТЭС).

Теплоходы компании не впервые перевозят генеральные грузы, строительные материалы и металлоконструкции для строительства гидротехнических сооружений ПАТЭС «Академик Ломоносов», спецтехнику и модульные блок-контейнеры для

ГДК «Баимская» (месторождение «Песчанка»).

Первым в конце октября в Певек пришел теплоход «С. Кузнецов». 7 ноября у чукотского причала встал второй теплоход компании - «Иоганн Махмасталь». В общей сложности суда СМП доставили в самый северный российский порт более 12000 тонн грузов.

Теплоходы «С. Кузнецов» и «Иоганн Махмасталь» обладают всеми необходимыми характеристиками для

размещения и сохранной перевозки генеральных грузов. Отличное техническое состояние судов, ледовый класс, а также уникальный опыт экипажей по погрузке, выгрузке и доставке грузов по трассе Северного морского пути позволяют ОАО «СМП» с честью выполнять сложные задачи государства в Арктике.

По информации пресс-службы
ОАО «СМП».

СПРАВКА

ПАТЭС - головной проект серии, предусматривающий создание мобильных плавучих электростанций малой мощности. Энергоустановка ПАТЭС имеет максимальную электрическую мощность более 70 МВт и включает две реакторные установки КЛТ-40С. Проект разработан на базе серийной энергоустановки атомных ледоколов.

Уникальная ПАТЭС создается с целью замещения Билибинской атомной станции, которая действует на Чукотке с 1974 года. Срок остановки 1-го блока БиАЭС - 2019 год, вся станция будет остановлена в 2021 году. Задача ПАТЭС не только заместить выбывающую атомную станцию, но и обеспечить энергией горнодобывающие компании в районе западной Чукотки.

Загрузка ядерного топлива в реакторы плавучего атомного энергоблока «Академик Ломоносов» и их пуск состоится в Мурманске на базе «Атомфлота». Строительство блока ведется на ОАО «Балтийский завод» в Санкт-Петербурге.

ПУСК ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ

ОАО «Ямал СПГ» получило государственное разрешение на ввод в эксплуатацию основных технологических объектов 1-й очереди завода СПГ, включающих первую технологическую линию производства сжиженного природного газа, 58 газовых скважин и необходимую инфраструктуру. Об этом говорится в информации, опубликованной на официальном сайте компании.

Генеральный директор «Ямал СПГ» Евгений Кот отметил:

- Получение разрешения на ввод в эксплуатацию 1-й линии завода - итог многих месяцев напряженного труда многотысячного коллектива строителей, монтажников, инженеров, работавших и продолжающих работать в Сабетте. Мы не только выдерживаем принятые нами сроки, но и рассчи-



Теплоходы ММП в п. Сабетта. 2016 год. Фото из архива редакции.

тываем пустить вторую и третью линии с опережением графика.

Проектная мощность первой технологической линии - 5,5 млн тонн СПГ в год. «Ямал СПГ» планирует начать отгрузку продукции в соответствии с графиком до конца 2017 года.

СПРАВКА

ОАО «Ямал СПГ» реализует проект строительства завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения. Начало производства СПГ запланировано на 2017 год. Акционерами ОАО «Ямал СПГ» являются ПАО «НОВАТЭК» (50,1%), Total (20%), CNPC (20%), Фонд Шелкового Пути (9,9%).



«НОРДАВИА» ВОЗОБНОВИЛА РЕЙСЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Авиакомпания «Нордавиа - региональные авиалинии» возобновляет выполнение прямых регулярных рейсов по направлению Мурманск - Санкт-Петербург - Мурманск. Билеты в продаже.

В Северную столицу жители Мурманска могут улететь уже с 3 декабря 2017 года с периодичностью пять раз в неделю - по вторникам, средам, четвергам, пятницам и воскресеньям.

Рейс вылетает из международного аэропорта Мурманск в 7.30 и прилетает в Санкт-Петербург в 9.20. Обрат-

ный рейс вылетает из Пулково в 20.50 и прилетает в 23.00. Минимальная стоимость билетов при перелете в одну сторону составляет от 4 340 рублей с учетом топливного сбора.

На регулярных рейсах «Нордавиа» действует услуга «Проездной билет», которая позволяет оформить единым билетом несколько полетов по выгодным фиксированным тарифам. Чем больше перелетов содержит «Проездной билет», тем выгоднее для пассажира каждый полет.

ОФИЦИАЛЬНАЯ СТРАНИЦА
ГАЗЕТЫ «АРКТИЧЕСКАЯ ЗВЕЗДА»

арктическая звезда

Ежемесячная информационно-аналитическая газета

vk f



АРКТИКА ИНТЕРЕСНА БИЗНЕСУ



VI МУРМАНСКАЯ
МЕЖДУНАРОДНАЯ
ДЕЛОВАЯ НЕДЕЛЯ,
13-17 НОЯБРЯ

В середине ноября в Мурманске прошло одно из важнейших ежегодных событий - VI Мурманская международная деловая неделя, объединившая более 20 мероприятий. В ней участвовали свыше 3,5 тысячи участников из 21 субъекта РФ и 13 зарубежных стран. Официальную поддержку VI ММДН оказали МИД России и Минэнерго России.

«ОСВОЕНИЕ АРКТИЧЕСКОГО ШЕЛЬФА: ШАГ ЗА ШАГОМ»

В первый день VI Мурманской международной деловой недели в деловом центре «Меридиан» состоялась 10-я Международная конференция «Освоение Арктического шельфа: шаг за шагом». Это традиционное мероприятие, в котором в этом году участвовало более 130 участников из разных стран - России, Норвегии, Кореи, США и др.

С приветственным словом к собравшимся и пожеланиями успеха конференции обратились первый заместитель губернатора Мурманской области А. М. Тюкавин, генеральный консул Королевства Норвегия в Мурманске Эрик Сведаль, член комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера Игорь Чернышенко.

Все они в своих выступлениях отметили важность проводимого мероприятия для развития региона.

Приветствуя участников конференции, первый заместитель губернатора Алексей Тюкавин отметил, что нефтегазовый потенциал Российской Арктики занимает особое место в экономическом развитии страны - его прогнозные ресурсы огромны.

- Интенсивное освоение Арктического региона должно стать драйвером для ключевых направлений экономики и науки. При этом любая деятельность в Арктике должна соответ-

ствовать самым строгим экологическим нормам и правилам. Гармоничное развитие Заполярья - это серьезный вызов, ответить на который возможно только при консолидации усилий государства, бизнеса и научного сообщества, - подчеркнул первый заместитель главы региона.

По словам сенатора И. К. Чернышенко, Мурманская область - один из лидеров подъема России в шельфовом направлении, одна из важных баз, где

будут обустраиваться и развиваться объекты берегового обеспечения шельфовых проектов. И тема освоения шельфа - это важное направление, в котором регион надеется на конструктивное сотрудничество с представителями других стран, но прежде всего с нашими соседями из Норвегии.

Двухдневная программа включила в себя проведение ряда пленарных заседаний. Их тематика охватила актуальные проблемы освоения Арктиче-

ского шельфа. Это, в частности, развитие береговой инфраструктуры, структурные изменения, новые логистические возможности, экологическая ответственность операторов шельфовых проектов при ведении хозяйственной деятельности в Арктике, кадровое обеспечение промышленного роста арктической экономики.

ВЫЕЗДНАЯ СЕССИЯ ПЕТЕРБУРГСКОГО ФОРУМА

Главным событием ММДН стала выездная сессия Петербургского международного экономического форума «Регионы России: новые точки роста. Арктическим курсом». По информации организаторов, на пленарное заседание зарегистрировалось порядка 600 участников. Это представители федеральных органов власти, делегаты арктических регионов России, эксперты от научного сообщества и сферы образования, представители банковского сектора, крупного российского бизнеса, иностранных компаний и дипломатических кругов, руководители средств массовой информации региона.

Основной темой для дискуссии стало привлечение внимания к развитию арктических территорий, стимулированию кооперационных связей, углублению международного сотрудничества, росту промышленного производства и формированию новой национальной инициативы по освоению Арктики.



Первый заместитель губернатора Мурманской области А. М. Тюкавин.

ИЗ ЛЕТОПИСИ ЗАЩИТНИКОВ ДРЕВНЕГО ХОРЕЗМА

Середина 70-х годов минувшего столетия. Теплоход «Ургенч» передан из Азовского морского пароходства в Мурманск. Непонятен был первоисточник наименования рудовоза. В чем его суть, подоплека? Ургенч ведь древний город и бывшая столица Великого Хорезма! А при чем здесь Заполярье?! Особенно Мурманск, где северное сияние красит небосклон, а полярная ночь провозжает полярный день! И так до следующего оборота оси Земли...

- А ведь мы были совершенно равнодушны к названию судна. «Ургенч»... так «Ургенч». Мало ли в тор-



говом флоте судов с неизвестными именами и названиями? - смущенно признался матрос Дима Кудрявцев.

Однако название судна отражало историческую память веков о защите Древнего Хорезма от вероломного нашествия полчищ Чингисхана. Первый помощник капитана Игорь Чистяков предложил морякам прочитать по этому поводу повесть историка и писателя Василия Григорьевича Яна «На крыльях мужества»...

На переходе в Дудинку Чистяков пригласил свободных членов экипажа в красный уголок на беседу об истории Древнего Хорезма и его столицы Ургенча. Отвечая на вопросы заинтересованных моряков, первый помощник капитана рассказал много интересного о древнем городе и его героических защитниках:

- Многолюдный город-крепость Ургенч всполошился, узнав, что на него надвигаются отряды монголов. Тысячи ремесленников стали собираться на площадях, обсуждая, что делать, как выдержать борьбу с наступающим врагом. Станут ли они драться с

прославленными воинами рыжебородого завоевателя Чингисхана? У монголов было страшное оружие - горшки с зажигательной жидкостью, они швыряли их со стен крепости в дома, и тогда деревянные части вспыхивали, как солома. Даже ургенчские женщины поднялись все, как одна, на защиту своих жилищ: они тушили пожары, рубились мечами, поражали стрелами, укрывали раненых, и злобные хищники ничего не могли с ними поделать:

*Когда джигиты-молодцы
Идут на смертный бой,
Враги бегут во все концы
От песни боевой.*

Шли дни, шли недели и месяцы, монголы продолжали нападать на Ургенч, карабкаясь на стены, а защитники так же упорно и мужественно сбивали и отбрасывали их. Прошло полгода, а город оставался столь же неприступным! Многие кварталы продолжали отчаянно защищаться, и монголам приходилось завоевывать улицу за улицей, неся огромные поте-



Памятник народному герою хорезм-шаху Джелал-эд-Дину в городе Ургенч.

ри. Жители Ургенча проявляли изумительное мужество и беззаветную самоотверженность.

Прошло семь месяцев осады. Уже большая часть города была разрушена, когда монголы решили, что огонь действует слишком медленно. По ука-



А. П. Жарко, заместитель генерального директора - директор ДЭБОУВФ ОАО «ММП» выступил с докладом на конференции «Освоение Арктического шельфа: шаг за шагом».

СОЗДАНИЕ ОПОРНЫХ ЗОН ОТКЛАДЫВАЕТСЯ

Решение о реализации государственной программы социально-экономического развития Арктической зоны России путем формирования опорных зон - комплексных проектов социально-экономического развития, направленных на достижение стратегических интересов и обеспечения национальной безопасности России в Арктике, - впервые было озвучено и принято в марте 2016 года в Мурманске на заседании Госкомиссии по вопросам развития Арктики. Тогда же было предложено сформировать восемь опорных зон развития, а две из них - Кольскую и Северо-Якутскую - сделать пилотными.

Каждый регион подготовил свои предложения по формированию опорных зон. Однако в новой редакции госпрограммы, принятой в августе текущего года, разработка и утверждение нормативно-правовых актов по формированию и функционированию

опорных зон, а также механизма государственной поддержки реализации таких проектов, отнесены на конец 2018 года. Формирование самих опорных зон развития запланировано на период до 2025 года. Пилотной признается только Северо-Якутская опорная зона.

- Тратить три года на разработку основополагающих нормативных документов в условиях активно развивающейся промышленной деятельности

Мурманская область - приграничный регион, экономика которого в значительной степени ориентирована на экспорт. В 2016 году после периода снижения торгового оборота наблюдался рост на 3,4%, который продолжился и в 2017 году. По итогам 9 месяцев 2017 года внешнеторговый оборот Мурманской области по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличился на 28% и составил 2,8 млрд долларов США. В структуре экспорта основную долю занимают металлы, минеральные продукты и продовольственные товары (рыболовства), при этом доля несырьевых товаров в экспорте составляет более 80%. В пятерку основных внешнеторговых партнеров региона по итогам 9 месяцев 2017 года вошли Швейцария, Нидерланды, Финляндия, Норвегия и Китай.

в Арктике, на наш взгляд, непозволительная роскошь. Хотелось бы, используя эту площадку, призвать задействованные федеральные органы власти ускорить нормотворческую работу. Мы в регионах за прошедшие 1,5 года доказали свою готовность активно участвовать в этой работе, - заявила Марина Ковтун на пленарном заседании.

УВЕЛИЧИМ ДОБЫЧУ НЕФТИ К 2035 ГОДУ

В своем выступлении один из экспертов пленарного заседания - Алексей Текслер, первый заместитель министра энергетики РФ, отметил, Арктика сегодня привлекательный объект. Здесь за последние годы реализован ряд проектов во всех сегментах нефтегазового комплекса. Среди них самый северный проект не только в стране, но и в мире - Приразломное месторождение, лицензией на разведку и добычу углеводородов на котором владеет ООО «Газпром нефть», месторождение Требса и Титова, которое разрабатывается совместным предприятием «Лукойла» и «Башнефти», Южно-Тамбейское месторождение, проект дочерней структуры компании «НОВАТЭК» - ОАО «Ямал СПГ». Кстати, благодаря «Ямал СПГ» на Ямале построен порт Сабетта, инфраструктурный проект, который важен не только для компании «НО-



ВАТЭК» и ее партнеров, но и для всех, кто работает на трассе Севморпути.

Кроме того, А. Л. Текслер рассказал, что в рамках стратегии развития Арктической зоны к 2035 году увеличится доля добычи нефти в стране. По его словам, сегодня в Арктической зоне добывается 12% от всей добычи нефти в стране, это немного более 90 млн. тонн, а к 2035 году этот показатель увеличится до 26%. Что касается газа, добываемого в Арктике, его объемы будут сохраняться на уровне 80% от общего объема по РФ.

Итоги всех дискуссий, прошедших на полях ММДН, подвела губернатор Марина Ковтун.

- Мы добились целей, которые ставили перед собой, организовывая Мурманскую международную деловую неделю уже в шестой раз. Мы провели очень плодотворные и практические заседания и совещания. Рассматривали важные для Мурманской области и других субъектов Арктической зоны России вопросы, в том числе неудобные, и искали их решение. Мы обнаружили схожесть проблем со многими регионами, мы пришли к выводу, что диалог и поиск решения проблем нужно продолжать. У наших коллег из федеральных ведомств есть к этому готовность, и мы в этом сегодня убедились, - резюмировала глава региона.

Ирина БРЯНКИНА.
Фото редакции.

занию Чингисхана они разрушили главную плотину великого канала Джейхуна. Вода широко и бурно разлилась и затопила весь Ургенч! Так нашла свой конец древняя, прекрасная и многолюдная столица Великого Хорезма. В памяти защитников остался султан Джелаль-эд-Дин, младший сын хорезм-шаха Мухаммеда, который ободрял павших духом...

Откровенно говоря, после встречи помполита с членами экипажа в красном уголке у многих слушателей открылись глаза на историю «Ургенча». Отношение к названию судна явно изменилось. Слово «Ургенч» стало воплощением патриотизма и мужества далеких предков, защитников родной земли. В XIII веке - от нашествия монгольской орды в Древнем Хорезме, а в середине XX - современных «чингисханов» и «батыев» - гитлеровских полчищ, вторгшихся в нашу страну.

...В биографию судна внес свои страницы и героический моряк в годы войны 1941-1945 годов, капитан «Ургенча» Борис Михайлович Хирхасов. Капитан-пенсионер, проживавший в Ленинграде, приезжал в Мурманское морское пароходство в семидесятые годы на подмены во время арктической навигации. Так много хороших искренних слов хочется сказать в адрес этого исключительно доброго, мудрого и скромного труженика моря, отдавшего флоту более полувека.

Старый мудрый капитан, так много переживший в жизни сам, в каждом моряке видел прежде всего живого человека, а уж потом механика, матроса или электрика.

Никогда нам, группе моряков «Ургенча», не доводилось слышать более откровенного и душевного рассказа о морях-партизанах, как от прославленного капитана торгового флота Бориса Михайловича Хирхасова:

- К началу войны мне довелось работать в Балтийском морском пароходстве. Да, мы были молоды и не хотели умирать! Будучи в окружении врага, не могли сдать в плен, и не потому, что хотели героически погибнуть. Немцы, как известно, партизан в плен не брали. Потому теряли людей, но пробивались!..

Если молодой султан Джелаль-эд-Дин, сын хорезм-шаха, с джигитами мужественно защищал Ургенч от нашествия орды Чингисхана, то Борис Хирхасов с моряками пароходства защищал подступы к Ленинграду.

- Наиболее памятными из тех военных дней для меня остались суровые дни августа - ноября 1941 года. В середине августа в пароходстве были сформированы два партизанских отряда общей численностью сто человек, - рассказывал Борис Михайлович. - Я был назначен командиром одного из них. Моряки, инженеры, портовые рабочие - вот состав этих отрядов. Ко-

стяк формирования отрядов - добровольцы, они записывались чуть ли не целыми экипажами...

С 1942 года Хирхасов - участник полярных конвоев, ходил из Англии в Мурманск. В июне 1942 года капитан Хирхасов возглавлял эшелон откомандированных в Архангельск для работы в Северном морском пароходстве сто пятьдесят балтийских моряков. А уже в 1943 году стало известно о подвиге экипажа парохода «Андре Марти», которым командовал Борис Хирхасов.

Судно было атаковано в Баренцевом море четырьмя вражескими бомбардировщиками, которые сбросили двенадцать бомб и обстреляли пароход из пулеметов. Благодаря умелому маневрированию ни одна из бомб не попала в цель. Команда «Андре Марти» самоотверженно отражала атаки противника и сбила один самолет, а другой повредила. Судно благополучно прибыло в советский порт и доставило ценный груз к месту назначения.

*Нелегкой походкой матросской
Иду я навстречу врагам.
А после, с победой героической,
К скалистым вернусь берегам.*

За подвиги на земле и на море Борис Михайлович Хирхасов награжден орденами Красного Знамени,



Ургенч.

Красной Звезды, Отечественной войны 1-й степени...

1974 год. Закончилась арктическая навигация. С большим сожалением моряки рудовоза «Ургенч» провожали Бориса Михайловича домой, когда он возвращался в Ленинград. С грустью смотрели моряки на сутуловатую фигуру, на высокого роста бывшего капитана, спускавшегося по трапу. Борис Михайлович был ярким примером бескорыстных человеческих отношений и лучших морских традиций...

Феликс ЦЫГАНЕНКО,
бывший электромеханик
рудовоза «Ургенч».

В тексте автор использовал фрагменты повести Василия Яна «На крыльях мужества».

ИСТОРИЯ ПОКОРЕНИЯ ВЫСОКИХ ШИРОТ



В своей книге «Наша Арктика» старейший мурманский журналист, почетный гражданин Мурманской области Василий Белоусов рассказывает о славной истории освоения Арктики, вкладе в нее российских первопроходцев и продолжателей их дела - моряков Мурманского морского пароходства и атомного ледокольного флота, ученых и исследователей Ледовитого океана. Благодаря им Северный морской путь стал доступен для плавания круглый год, а богатства недр и прибрежных территорий Ледовитого океана поставлены на службу нашего Отечества.

Автор не понаслышке знает о ситуации в российском секторе Арктики. Будучи корреспондентом ТАСС, он неоднократно принимал участие в арктических экспедициях, выходил в море с моряками. Его информация с места событий публиковалась в изданиях более чем в ста иностранных государствах.

Книга рассчитана на старшеклассников, студентов, преподавателей истории и географии. Она будет интересна для всех северян, интересующихся судьбой Арктики.

Василий Белоусов родился в деревне Курья Сокольского района на Вологодчине. После окончания целлю-

лозно-бумажного техникума уехал работать на Север. С конца пятидесятых годов стал присылать свои заметки в заполярные и вологодские издания. Наконец, его пригласили в «Полярную правду». А в 1977 году он стал собственным корреспондентом ТАСС по Мурманской области и проработал им более 30 лет.

Выйдя на заслуженный отдых, стал собирать материал для мемуаров и краеведческих исследований. Например, одна из его книг посвящена деревне Курья - его малой родине. Всего же на счету автора более десятка книг. «Наша Арктика» стала четырнадцатой.

Глава «Рабочее место - Арктика» посвящена Мурманскому морскому пароходству, с которым судьба свела автора более полувека назад. Кстати, первый его морской материал знакомил читателей с легендой флота - атомным ледоколом «Ленин» и его экипажем. Нашлось место в книге и разным курьезным случаям, которые произошли с автором либо ему рассказали о них. Например, о встрече с морским чудом-юдом - выброшенным течением на берег гигантским кашалотом. Есть и морские байки, которые любят травить моряки. Они читаются с большим интересом.

Такова история о командировке автора в составе научной экспедиции на атомном ледоколе «Сибирь» летом 1978 года. Длилась она почти 50 дней. Василию Белоусову предстояло подготовить материал о новом, тогда экспериментальном маршруте проводки транспортных судов кратчайшим

путем - в высоких широтах северных морей. Несмотря на мощностъ ледокола, он и сопровождавший им теплоход «Капитан Мышевский» угодили в ледовую ловушку. Торосами повредило носовую часть ледокола, а судно и вовсе получило пробоину, которую пришлось латать механикам и рисковавшим остаться под ледяным панцирем водолазам. После нескольких часов борьбы за живучесть теплохода ледокол сумел-таки вывести пострадавшее судно на чистую воду. Обошлось без жертв.

Автор надеется, что книга «Наша Арктика» для него не последняя.

- Пусть мне восемьдесят, но творческих планов еще много, - говорит Василий Белоусов. - Хочется и про вологодских полярников книгу написать. Тем более что мы с Вологодской областью почти ровесники - оба на свет в 1937 году появились. Правда, я на шесть месяцев старше...

Лада КАРИЦКАЯ.
Фото из Интернета.

ОФИЦИАЛЬНО

В ПРЕДДВЕРИИ НОВОГОДНИХ ПРАЗДНИКОВ ПРИРОДООХРАННАЯ ПРОКУРАТУРА РАЗЪЯСНЯЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕЗАКОННУЮ РУБКУ ЛЕСНЫХ НАСАЖДЕНИЙ

В настоящее время в России каждый год уничтожается более 800 тысяч гектаров лесных насаждений в результате незаконных рубок леса, что составляет более 30% всей вырубаемой древесины. При этом ежегодно лесному фонду причиняется ущерб на сумму свыше 10 миллиардов рублей, а размер реально возмещенного ущерба составляет менее 10%.

В канун Нового года специалистами лесничеств, а также правоохранительными органами Мурманской области проводятся рейдовые мероприятия, направленные на пресечение незаконной вырубки лесных насаждений. Статистика прошлых лет свидетельствует о значительном росте числа зарегистрированных случаев незаконной рубки елей, сосен и других хвойных культур в преддверии новогодних праздников.

Действующим федеральным законодательством РФ предусмотрена как административная, так и уголовная ответственность за незаконную рубку и повреждение лесных насаждений.

Размер штрафов за незаконную рубку, повреждение лесных насаждений или самовольное выкапывание в лесах деревьев, кустарников, лиан в соответствии с частью 1 статьи 8.28 Кодекса РФ об административных правонарушениях составляет для граждан от трех тысяч до четырех тысяч рублей; для должностных лиц - от двадцати тысяч до сорока тысяч рублей; для юридических лиц - от двухсот тысяч до трехсот тысяч рублей.

За рубку лесных красавиц без разрешения лесников можно даже сесть в тюрьму. Санкцией статьи 260 Уголовного кодекса РФ предусмотре-

но наказание в виде уголовного штрафа в размере до пятисот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до трех лет. Однако за незаконную рубку, а равно повреждение до степени прекращения роста лесных насаждений, совершенные в особо крупном размере, группой лиц по предварительному сговору или организованной группой предусмотрено наказание до 7 лет лишения свободы со штрафом в размере от трехсот тысяч до пятисот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от двух до трех лет.

При этом особо крупным размером признается ущерб, исчисленный по Методике исчисления размера вреда, утвержденной постановлением правительства РФ от 08.05.2007

№ 273, и превышающий всего сто пятьдесят тысяч рублей.

Кроме того, виновному придется возместить и сам ущерб, причиненный Лесному фонду РФ.

Учитывая изложенное, настоятельно рекомендуется сохранять чеки при покупке елей и иной хвойной продукции. При перевозке лесных красавиц из одного населенного пункта в другой необходимо иметь с собой договор купли-продажи лесных насаждений, накладную с указанием количества деревьев и дату их покупки, а также приходный кассовый ордер.

Информация предоставлена
Мурманской межрайонной
природоохранной
прокуратурой.





Поздравляем вас, коллеги!

В ноябре мы поздравляли с юбилейными датами наших коллег - моряков и береговых работников нашей компании, в числе которых:

Горовой Владимир Михайлович - старший механик «Северная Земля»;
Рассолов Николай Иванович - 1-й (старший) электромеханик т/х «Иван Папанин»;
Павлюк Ольга Ивановна - ведущий специалист (по внутреннему аудиту) отдела внутреннего аудита, налогов и отчетности;
Купренчик Николай Николаевич - матрос 1-го кл. т/х «Клавдия Еланская»;
Леднев Александр Викторович - матрос 1-го кл. т/х «Клавдия Еланская»;
Веселовский Константин Юрьевич - старший (главный) механик т/х «Иван Папанин»;
Кузин Алексей Николаевич - 4-й механик т/х «Клавдия Еланская»;
Шулин Олег Андреевич - боцман т/х «Иван Папанин»;

Соколов Эдуард Николаевич - матрос 1-го кл. т/х «Новая Земля»;
Ульянов Сергей Борисович - механик по судовым системам т/х «Клавдия Еланская»;
Иванов Михаил Юрьевич - 3-й механик т/х «Иван Папанин»;
Глазунов Алексей Александрович - заместитель генерального директора - директор по судоходству;
Старшиков Кирилл Валентинович - старший помощник капитана т/х «Капитан Данилкин»;
Дутко Дмитрий Николаевич - матрос 1-го кл. т/х «Хатанга»;
Трубицын Александр Александрович - повар 2-й кат. т/х «Поморье».

Вам, родившимся в ноябре 1947, 1952, 1957, 1962, 1967, 1972, 1977, 1982, 1987 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морской профессии, верность славным традициям орденоносного Мурманского морского пароходства. Крепкого флотского здоровья, семейного счастья и личного благополучия! Пусть жизненные штормы и невзгоды обойдут вас стороной!

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 90-летием

Лизякину Нину Николаевну, ветерана труда, лифтера ЖКО ММП. Ее трудовой стаж в компании составил 16 лет.

Анисимова Виктора Михайловича, участника Великой Отечественной войны, ветерана ММП, старшего электрика плавсостава. Стаж его работы в компании 25 лет.

С 85-летием

Махова Юрия Павловича, ветерана труда, слесаря автобазы. Стаж его работы в компании 21 год.

Чистякову Нину Николаевну, ветерана труда, почетного работника морского флота, заместителя начальника РКО. Стаж ее работы в компании более 46 лет. Нина Николаевна проживает в городе Мурманске.

С 80-летием

Казаринова Михаила Михайловича, ветерана труда, 1-го помощника капитана т/х «Валя Котик». Михаил Михайлович отработал в компании 33 года. Ныне проживает в Санкт-Петербурге.

Шингареева Гиляматина, ветерана труда и ММП, почетного работника ММП, старшего помощника капитана т/х «Кола». Он отработал в компании 37 лет.

Николая Петровича Шнипова, ветерана труда, боцмана плавсостава ММП, мурманчанина. Его трудовой стаж в пароходстве 35 лет.

Иду Александровну Нарышкину, ветерана труда, инженера-конструктора КБ, ныне проживающую в городе Гатчине Ленинградской области. Она отработала в Мурманском пароходстве 23 года.

Михаила Васильевича Батанова, ветерана труда и ММП, электромеханика т/х «Оленегорск», проживающего в городе Великие Луки Псковской области. Его трудовой стаж в компании 40 лет.

Олега Андреевича Лебедева, ветерана труда, заместителя начальника отдела охраны труда ММП, мурманчанина, отработавшего в пароходстве 19 лет.

Раису Александровну Федай, ветерана труда, радиста радиобюро ММП, мурманчанку. Ее трудовой стаж в компании 34 года.

С 75-летием

Нину Прокофьевну Панину, дневальную т/х «Павел Вавилов», проживающую в городе Балашове Саратовской области. Ее трудовой стаж в пароходстве 17 лет.

Богатырева Геннадия Александровича, электромеханика т/х «И. Богун», «Зачеренск», «С. Разин», «П. Ларишкин». Стаж его работы в компании составил 7 лет. Ныне проживает в Санкт-Петербурге.

С 70-летием

Шиленко Александра Алексеевича, ветерана труда, слесаря-сантехника службы АХС. Стаж его работы в компании 15 лет.



От всей души желаем вам доброго здоровья, семейного благополучия. Будьте счастливы, жизнерадостны, бодры и энергичны. Мы вас помним, любим и ценим.



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 8 ноября на 91-м году ушел из жизни **Королев Федор Васильевич**, почетный работник морского флота, ветеран труда и ММП, начальник ООТЗ. Федор Васильевич отработал в компании более 15 лет. В последние годы жизни проживал в Москве.

23 ноября на 83-м году ушел из жизни капитан, ветеран Мурманского морского пароходства **Виктор Александрович Маженин**.

Виктор Александрович родился 20 августа 1935 года в городе Сясьстрое Ленинградской области, где и проживал до последних дней жизни.

После окончания ЛМУ в 1956 году Маженин был направлен в Мурманское морское пароходство и отработал в компании более 44 лет.



В 1970 году окончил ЛВИМУ им. адмирала Макарова по специальности «инженер-судоводитель». Работал 4-м, 3-м, 2-м, старшим помощником капитана и капитаном на таких судах, как с/с «Капитан Афанасьев», д/э «Ангарт-гэс», т/х «Димитрово», т/х «Дашава», «Капитан Свиридов», «Дедовск».

Виктор Александрович был высокопрофессиональным и опытным капитаном, его имя вошло в Золотой фонд компании. За умелое руководство, безаварийное плавание и выполнение всех рейсовых заданий капитан В. А. Маженин в 1973 году Указом Президиума Верховного Совета СССР был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а по итогам работы 1974 года удостоен звания «Лучший капитан ММП». В 1978 году принял командование на вновь построенном т/х «Дмитрий Пожарский». С сентября 1980 года по 1985 год Виктор Александрович работал на берегу капитаном-наставником службы безопасности мореплавания ММП, а затем вновь перешел в плавсостав пароходства. До конца 2000 года вплоть до ухода на пенсию В. А. Маженин работал на судах компании. Он любил море, любил пароходство, которому отдал несколько десятков лет своей жизни, воспитав плеяду профессиональных мореплавателей, передав им свои глубочайшие знания и мастерство.

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.

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



Адрес: г. Мурманск, Портовый проезд, 31а

Справки по телефону:

(8152) 48-14-59

Реклама.



ВОЛШЕБСТВО СВОИМИ РУКАМИ

Все ближе и ближе Новый год - время волшебства, праздника и надежд. Уже пушистый снежок создал настроение, город расцветает яркими огнями, тонкий аромат мандаринок навевает игривое и романтическое настроение. Пора готовиться к празднику и украшать дом.

НОВОГОДНИЕ ВЕНОЧКИ

Тут нам потребуется основа из еловых, лучше искусственных, веток либо можно собрать сложенные ветки березы или рябины в черте города. Только собирайте тонкие и длинные. Они хорошо переплетаются. Через пару дней веточки высохнут, и тут все зависит от вашего воображения! Например, можно покрасить или продернуть цветные ленты или лоскуты, украсить сверху елочными игрушками, шишками, крупными пуговицами, ракушками, грецкими орехами, клубочками разноцветной шерсти, колокольчиками и т. п.



ЕЛОЧКИ

Основа - конус. Подойдет картон, ватман, готовая форма из пенопласта. Теперь декорируем. К примеру, очень оригинально, нежно и воздушно смотрятся елочки из перьев. Можно взять однотонные, можно разноцветные. Начинайте приклеивать от основания к верхушке по кругу. Макушку можно завершить маленьким елочным шариком или звездочкой. А на перья нанести декоративную пыльцу или бусинки и стразы.

Еще вариант - обтянуть основу бечевкой или декоративным шнуром нужного вам цвета. Оформление - опять же на ваше усмотрение. От вышеперечисленного до орехов и цукатов.

Некоторые умелицы обвязывают основу на спицах или крючком, а за одно и вяжут трогательные чехольчики для чашек и вазочек.

Оригинально смотрятся елки-панно. Можно взять картинную рамку, а можно и без нее. Из веток, лент, гирлянд и мишуры выкладывается елочка и украшается по желанию.

Мило в интерьере смотрятся объемные елочки из бумаги. Их хоть раскрашивай, хоть декорируй. Трафареты можно легко найти в интернет-пространстве. А можете придумать что-то свое.

Вместо живой или искусственной елочки можно нарядить обычную стремянку, развешивая на ней бусы и игрушки.



Также в интерьере место новогоднего дерева может занять композиция из плечиков, подушек (сложенных по принципу пирамиды - меньшая на большую), деревянных реечек и даже простых бумажных кулечков.

Если в комнате очень мало места, то декор лучше всего разместить под потолком, повесив его, к примеру, на люстру. Композицию стоит составить из обычных голых веток дерева, покрашенных золотистой или серебристой краской и прикрепленных на них шариков и «сосулек».

А вот вариант елочки с применением электрической гирлянды: на основу (конус) нужного размера по спирали наматывается гирлянда, сверху драпируете полупрозрачной или прозрачной тканью. Все, елка готова!

ДЕКОР ИНТЕРЬЕРА



Тут фантазия не знает границ. Я люблю новогоднюю иллюминацию в доме. Беру прозрачную цилиндрическую или круглую вазу и заполняю ее или шарами, или укладываю электрическую гирлянду. Минутное дело, но как смотрится! Сказочно!

(купить можно даже в зоомагазинах), далее оформляем свечи. В ход идут палочки корицы, береста, ветки, бечевка, апельсиновые цукаты. Расставляем красиво и дополняем еловой веточкой, шарами, символом наступающего года. Можно добавить конфеты и мандарины.

Украшаем абажуры и люстры. Мишура, гирлянды, елочные шары, снежинки, ангелочки, цепочки из бусин, конфеты и детские вязаные варежки и носочки с новогодней тематикой.

На холодильник мастерим самодельный календарь предсказаний. Делаем маленькие конвертики из салфеток или бумаги. Украшаем конфетти или блестками. Пронумеровываем. В каждом конвертике спрятано пожелание на будущий год. Этот календарь очень прост в изготовлении, справится даже ребенок. Зато радости на целый месяц для каждого члена семьи. Можно в дополнение к пожеланиям положить маленький сюрприз или лакомство.



Игрушки для украшения елки и как декоративные элементы можно шить из лоскутов или фетра, даже не имея швейной машинки. Как правило, это игрушки с простыми силуэтами. Украшаем бусинами, пуговицами или пайетками, можно перевязать ленточкой с палочкой корицы или еловой веточкой.

При помощи лент, платков и игрушек можно создать чудесные гирлянды, которые украсят дверные проемы, окна и стены вашего дома.

Встречайте Новый год с радостью, творите свой мир и будьте счастливы!

Галина СТРИГУНОВА.
Коллажи автора.
Фото из Интернета.



Далее свечи. На небольшом подносе рассыпаем декоративные камешки



ВНИМАНИЮ РАБОТНИКОВ ОАО

«МУРМАНСКОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО»!

Напоминаем всем работникам компании об обязанности извещать работодателя об изменении своих персональных данных, в том числе:

- изменение Ф.И.О;
- паспортных данных;
- места жительства или временно-го пребывания;
- ИНН;
- сведений о семейном положении;
- рождении детей;
- образовании;
- состоянии здоровья (получение инвалидности и т. д.).

Работник несет дисциплинарную и материальную ответственность перед работодателем в случае предоставления подложных документов или заведомо ложных сведений при заключении трудового договора, а также за несвоевременное извещение работодателя об изменении своих персональных данных.

Информацию предоставлять в управление трудовыми ресурсами, кабинет 105 (телефоны: 48-11-96, 48-11-90).

Управление трудовыми ресурсами ОАО «ММП».

