

## Посольство Японии посетило Мурманское пароходство

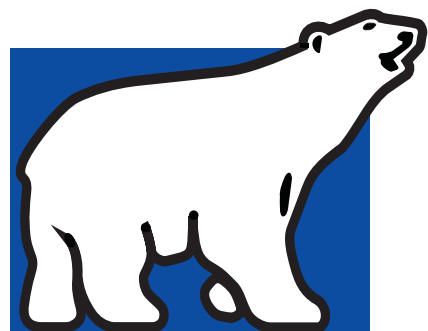
Японская дипломатическая миссия посетила в августе Мурманское морское пароходство. На встрече в музее истории присутствовали - министр Посольства Японии в России Рокуитиро Митии, первый секретарь Посольства Японии в России Ютака Хара и переводчик Масаюки Цутия, а со стороны пароходства - генеральный директор Александр Медведев.

→ Стр. 2

## Как мы побывали в «Малой Антарктиде»

Любопытно, что открытый рудник Центральный, построенный на плато Расвумчорр, в народе называют «Малой Антарктидой». Названием рудник обязан журналистам, с легкой подачи которых оно быстро прижилось среди горняков. На руднике уже более полвека добывают апатит-нефелиновую руду.

→ Стр. 4



# АРКТИЧЕСКАЯ

№ 8  
(7672)

29 августа  
2014



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

## У «В.Игнатюка» прогулочных рейсов не бывает!



В прошлом выпуске «АЗ» в статье «Успешная морская логистика - дело опыта» мы писали о работе ледокола «В. Игнатюк» в порту Сабетта. Сегодня публикуем заметку капитана судна Геннадия Гольмы, который рассказал о прошедшем рейсе.

→ Стр. 7

## Снабжение в Арктике



Танкерный флот компании, состоящий из пяти танкеров ледового класса, в полном составе занят на перевозках нефтепродуктов в арктические порты и портопункты.

→ Стр. 2

## «МОРЕ В ГОСТЯХ У ГОР»



Так «Народное телевидение Хибин» окрестило мероприятие, прошедшее в августе в городе Кировске. Впервые за всю историю существования ОАО «Мурманское морское пароходство» и ОАО «Апатит» организовали совместную выставку двух своих музеев. И название ей дали соответствующее - «Такая у нас работа!».

Идея организации мероприятий родилась в связи с юбилейными датами - 85-летием ОАО «Апатит» и 75-летием ОАО «Мурманское морское пароходство», которые прихо-

дятся на осень текущего года (22 сентября и 13 ноября). Обе компании многие десятки лет работают в тесном тандеме. Исторически суда ММП перевозят апатитовый концентрат из портов Мурманск и Кандалакша в порты Западной Европы. За годы совместной работы пароходством было учреждено несколько отдельных транспортных линий по экспорту продукции ОАО «Апатит».

Подробнее об этом читайте на стр. 3.

Наш  
хронограф



20 сентября - 80 лет назад (1934) завершилось сквозное плавание ледореза «Федор Литке» Северным морским путем с востока на запад, совершенное за одну навигацию.

22 сентября - 15 лет назад (1999) ОАО «ММП», первой из судоходных компаний России, вручен Сертификат соответствия системы качества, подтверждающий международный уровень его работы.

22 сентября - 75 лет назад (1939) образовано Мурманское Государственное морское сухогрузное и пассажирское пароходство Наркомфлота, ныне ОАО «Мурманское морское пароходство».



## В Корею газовоз класса Ice2 нарекли «Псковом»

В городе Чинхэ (Южная Корея) состоялась торжественная церемония именная церемония нового газовоза для перевозки сжиженного природного газа (СПГ) «Газпрома».

Судно вместимостью 170,2 тыс. кубометров дано имя «Псков». Газовоз сертифицирован по ледовому классу Ice2 и может эксплуатироваться при низких температурах, в том числе осуществлять транспортировку СПГ по Северному морскому пути. Танкер классифицирован в соответствии со стандартами Российского морского регистра судоходства и регистра Ллойда. Благодаря оснащению специальным дизель-электрическим двигателем СПГ-танкер «Псков» является одним из самых экономичных и экологически чистых в мире.

Газовоз «Псков» - второй из серии высокотехнологичных СПГ-танкеров ледового класса, разработанных по заказу «Газпрома». Судно будет зафрахтовано у «Совкомфлота» компанией Gazprom Marketing & Trading (GM&T).

В церемонии принял участие заместитель председателя правления ОАО «Газпром» Александр Медведев.

Танкерный флот «Газпрома» состоит из четырех зафрахтованных газовозов: «Река Обь» (149 тыс. куб. м), «Река Лена» и «Река Енисей» (по 155 тыс. куб. м каждый), а также «Великий Новгород» (170,2 тыс. куб. м).

## Глава МЧС РФ Владимир Пучков требует форсировать развитие пожарно-спасательной инфраструктуры в Арктике

«Мы завершаем нашу работу в Арктической зоне с учетом планов и программ субъектов, которые развивают экономику и социальную инфраструктуру в заполярных регионах, - сказал Пучков в ходе заседания коллегии ведомства. - Мы уточня-

ем планы строительства, это касается не только строительства 10 арктических спасательных центров, это касается обустройства всей группировки, которая работает у нас в Арктической зоне».

Кроме того, глава МЧС поставил задачу обратить особое внимание на обустройство воинских спасательных центров.

Ранее сообщалось, что формирование арктических аварийно-спасательных центров МЧС завершится в течение пяти лет.

Источник

<http://www.arctic-info.ru/>



## Анонс

6 сентября в музее истории компании состоится «Ночь в музее». С 18.00 до 23.00 все желающие смогут стать участниками этой акции. Мероприятие приурочено к 75-летию юбилею Мурманского морского пароходства. Справки по телефону в Мурманске 481-356.

## Выдвижение кандидатов на премию имени Маслова

Общественный совет по присуждению премии имени моряка, писателя и общественного деятеля Кольской земли Виталия Семеновича Маслова извещает об очередном приеме заявок на соискание награды общественного признания в 2014 году.

Рассмотрение заявок будет проводиться до 1 декабря. Крайний срок подачи заявлений - 20 ноября.

О порядке их оформления и подачи можно узнать в пресс-службе ОАО «Мурманское морское пароходство» (ул. Коминтерна, дом 15) или в музее компании (ул. Володарского, дом 6). Контактные телефоны: 481-018 или 481-356.

## Реализация проекта Мурманского транспортного узла должна решить проблему угольной пыли в Мурманске

Реализация проекта комплексного развития Мурманского транспортного узла (МТУ) окончательно решит проблему угольной пыли в Мурманске, так как перевалка угля будет вестись на западном побережье Кольского залива. Об этом врио губернатора Мурманской области Марина Ковтун сообщила в ходе рабочей встречи с председателем

Объединения профсоюзов России СОЦПРОФ Сергеем Вострецовым, говорится в сообщении Объединения.

Впервые профсоюзная организация СОЦПРОФ эту тему подняла 4 года назад.

Напомним, проект МТУ планируется реализовать к 2018 году. В рамках проекта будет построена новая желез-

нодорожная ветка на левый берег Кольского залива (включая две железнодорожные станции и железнодорожный мост через Кольский залив), где частными инвесторами будет возведен новый угольный перевалочный комплекс (Морской торговый порт Лавна) и планируется строительство нефтетерминала.

## Снабжение в Арктике

Танкерный флот компании, состоящий из пяти танкеров ледового класса, в полном составе занят на перевозках нефтепродуктов в арктические порты и портопункты. На рейде в Кольском заливе на РПК-1 стоит танкер «Натали», который продолжает выполнять свои функции в качестве накопителя дизельного топлива, которое в дальнейшем транспортируется



топливо и бензины различных марок были завезены на Чукотку в объемах 38 тыс. т (36 %) и 3,7 тыс. т (66 %) соответственно. В нынешнюю навигацию танкеры Мурманского пароходства «Индиго» и «Варзуга» перевозят нефтеналивные грузы на Чукотку исключительно с запада на восток, из порта Мурманск в порт Певек. По восточному направлению из пор-

тов Приморского края топливо на Чукотку завозят танкеры других судоходных компаний - «Бакар» (3 тыс. т), «Палладий» (5 тыс. т) и «Дева Мария» (14 тыс. т). В текущем году на Чукотку планируется завезти 107,2 тыс. т дизельного топлива

судами меньшей грузоподъемности в северные регионы для их жизнеобеспечения. В скором времени танкер «Хатанга» перегрузит с «Натали» порядка 20 тысяч тонн дизельного топлива назначением в порт Певек, после чего вернется в Мурманск за новой партией груза и затем сделает еще один такой рейс в том же направлении.

По сообщению <http://www.riasy.ru>, ко второй декаде августа дизельное

и 5,6 тыс. т бензинов различных марок. По итогам 2013 года объемы составили 125,1 и 5,5 тыс. т соответственно.

Навигация в Якутии идет полным ходом с участием судов ММП. Танкеры «Индиго» и «Варзуга» работают в устьях рек Яна и Индигирка, доставляют топливо из Мурманска, Архангельска и Обской губы. Затем нефтепродукты перегружаются с них на речные танкеры.

Ксения САПЕЛКИНА.

## Посольство Японии посетило Мурманское пароходство

Японская дипломатическая миссия посетила в августе Мурманское морское пароходство. На встрече в музее истории присутствовали - министр Посольства Японии в России Рокуитиро Митии, первый секретарь Посольства Японии в России Ютака Хара и переводчик Масаюки Цутя, а со стороны пароходства - генеральный директор Александр Медведев.

Японские гости сообщили, что их посещение Мурманска связано прежде всего с тем, что в Японии интерес к использованию Севморпути растет. «Я хотел своими глазами увидеть положение дел, пообщаться с представителями власти и бизнеса, - сказал Рокуитиро Митии. - Два года назад японские компании осуществили пробное плавание по СМП. В прошлом месяце большая японская судоходная компания «Мицуи ОСК лайнс» подписала договор о строительстве трех новых газовозов для транспортировки сжиженного газа. Это означает, что наши двусторонние отношения укрепляются».

На встрече А.Медведев рассказал об основных направлениях развития компании, новых бизнес-проектах и приоритетах в развитии, чем очень заинтересовал японскую сторону. Министр сообщил, что считает важным для



себя оказывать поддержку в налаживании отношений между японскими и российскими компаниями, заинтересованными во взаимовыгодном сотрудничестве на арктических трассах. И правительство Японии полностью поддерживает эти цели. «Сегодня около 200 японских компаний имеют свой офис в Москве, и раз в месяц наше посольство организует встречи с ними, - рассказал господин Митии. - Мы готовы помогать в налаживании контактов и организовывать мероприятия с участием российской стороны».

Ирина ЮСУПОВА.



# «МОРЕ В ГОСТЯХ У ГОР»

## ВЫСТАВКА МИНЕРАЛОВ В МУРМАНСКЕ

Спустя несколько дней кировчане из музейно-выставочного центра во главе с представителями ОАО «Апатит» осуществили встречный визит в Мурманск. И официально открыли здесь свою выставку. Несмотря на дневное время, понедельник, мероприятие собрало немалое число гостей. На открытие пришел генеральный директор Мурманского морского пароходства Александр Михайлович Медведев, принял участие в церемонии открытия и вручил цветы директору музейно-выставочного центра.

Открытие также посетил вице-президент Северной ТПП Андрей Ильин. Он отметил важность этого совместного обмена и сказал следующее:

- В этом году три крупные даты в индустрии Кольского полуострова. Помимо юбилеев ОАО «ММП» и ОАО «Апатит», свое 65-летие празднует «Олкон» (один из крупнейших производителей железорудного концентрата в России, расположенный в городе Оленегорске. - **Прим. авт.**). Все они характеризуют в целом экономику региона. Это логистика и природные минеральные ресурсы - то, чем гордится в первую очередь наша область. Это хорошо, что у многих крупных предприятий есть музеи, в которых собраны уникальные экспонаты, и им есть чем гордиться.

- Такие выставки - хорошие наглядные примеры работы предприятий, - также отметил Андрей Эрийевич. - И если бы такой обмен продолжился, выставки стали регулярными или превратились в постоянно действующую экспозицию, это было бы интересно и студентам, и учащимся областного центра, которые могли бы их посетить. И возможно, даже сорентировали бы молодежь в профессиональном плане.

Позже Андрей Ильин сказал корреспонденту «Арктической звезды», как здорово, что такая инициатива была поддержана руководством ММП, и сам генеральный директор принял во всем этом участие, по-

скольку, скорее всего, видит в этом продолжение тех взаимоотношений, которые за десятки лет сложились между компаниями.

## КАМЕНЬ ПЛОДОРОДИЯ

Что же привезли к нам кировчане?

Выставка построена по территориальному принципу и состоит из 7 районов. Каждый район известен своим неповторимым набором минералов, руд и пород.

И прежде всего в композиции представлено старейшее горнорудное место - Терский берег с его аметистовыми щетками. В музее вы сможете увидеть аметисты с мыса Корабль.

Аметисты с мыса Корабль (располо-

ся миллиардами тонн. Всем известно, что апатит - это камень плодородия, из которого получают фосфорные удобрения, но многим посчастливилось взглянуть на руду с другой, художественной, стороны. Вы сможете увидеть в музее полированные штуфы руды, они великолепны!

Астрофиллит - желанный минерал любого коллекционера. В советское время тонны этого красивого и редкого материала были добыты организацией «СоюзКварц-Самоцвет» для украшения зарубежных особняков. Сейчас крупную астрофиллитовую звезду добыть практически невозможно, в обнажениях остался лишь астрофиллитовый дождь - образцы с плоскопараллельным расположением удлиненных



жен в центральной части Терского района) известны еще с XVI века. Превосходные по своим эстетическим качествам аметистовые щетки поставлялись к царскому двору.

Апатит. По-настоящему горное производство на Кольском полуострове началось с Хибин после открытия огромных по запасам апатитовых месторождений. В переводе с древнегреческого «апатит» обозначает «обманываю». Его внешний облик практически ничем не отличается от драгоценного берилла и очень похож на драгоценный турмалин. Вот поэтому и минерал получил такое название. В Хибинских горах апатит слагает крупные рудные тела, превышающие стометровую мощность, запасы апатитонегелиновых руд исчисляются

зерен минерала.

Юкспорит (назван так по месту находки - гора Юкспор в Хибинах) - типичный представитель редких минералов. В мире всего два места, где был найден юкспорит - Хибинны и массив Мурун в южной Якутии.

Приходите и посмотрите своими глазами на всю эту горную красоту. Приводите своих детей, родных, друзей. Выставка будет работать в нашем музее до конца сентября.

Время работы музея с 9.00 до 17.00 ежедневно, кроме субботы, воскресенья. Телефон для справок 48-13-56

**Ксения САПЕЛКИНА.**  
Фото редакции.



(Начало на стр. 1.)

Для увеличения объемов экспортного сырья ММП в разные годы строило и модернизировало суда, повышая их грузоподъемность и обеспечивая работой своих партнеров - портовиков, железнодорожников.

Выставку в Кировске было решено начать с боя склянок - старинной морской традиции, которая прижилась в нашем музее и знаменует собой начало любого мероприятия и экскурсии. После приветственного слова со стороны организаторов, торжественного разрезания красной ленточки - символа официального открытия, все присутствующие проследовали в выставочный зал. Здесь хранительница паролдского музея Валентина Карпова провела увлекательнейшую экскурсию. Кировчане, для которых такая экскурсия проводилась впервые, с любопытством рассматривали микромоделли судов и слушали рассказы о достижениях советских моряков, легендарных открытиях и уникальных рейсах.

После окончания экскурсии глава Кировска Михаил Горбачев сказал следующее:

- Я хочу сказать огромное спасибо прежде всего инициаторам этого взаимодействия, обмена экспонатами, руководству Мурманского морского пароходства. Надеюсь, что сотрудничество предприятий будет продолжаться. А благодаря средствам массовой информации горожане узнают о выставке и посетят ее.







## КАК МЫ ПОБЫВАЛИ В «МАЛОЙ

Любопытно, что открытый рудник Центральный, построенный на плато Расвумчорр, в народе называют «Малой Антарктидой». Названием рудник обязан журналистам, с легкой подачи которых оно быстро прижилось среди горняков. На руднике уже более полвека добывают апатитнефелино-

вую руду. Центральный расположен на высоте 1050 м над уровнем моря. День рождения рудника - 1 ноября 1962 года. В июне 1964 года была добыта первая тонна руды. Обо всем этом мы узнали от представителей ОАО «Апатит», когда побывали с визитом в городе Кировске.



Рудник Центральный в зале «Горный отдел». МВЦ, г. Кировск



Сырьевой базой Центрального рудника является месторождение апатитнефелиновых руд на плато Расвумчорр

На высоту 1050 м нас везли по серпантину на больших служебных внедорожниках. Признаюсь, что у меня с непривычки заложило уши так, как это бывает в самолете при взлете. Но удалось полюбоваться живописным видом на леса, озера, холмы,

горы, который, чем выше мы поднимались, открывался нашему взору все шире и шире. Нам сообщили, что самые красивые пейзажи здесь в межсезонье, когда природа окрашивается в более яркие желто-красные цвета.



Выше только небо



Кировск

Климат района субарктический с продолжительной снежной зимой и коротким (июль-август) летом

Название «Малая Антарктида» объясняется экстремальными климатическими условиями на плато. Правда, они здесь не антарктические, а арктические и приравнены к условиям архипелага Шпицберген. Чему свидетельствует и повышенный районный коэффициент, который платится горнякам. Среднегодовая температура воздуха на руднике примерно минус 4°C. Зима здесь длится более 9 месяцев.

Здесьний климат в своей песне воспел Юрий Визбор:

*На плато Расвумчорр  
не приходит весна,  
На плато Расвумчорр все снега  
да снега,  
Все зима да зима, все ветров  
кутерма...*

**Комбинат «Апатит»  
образован 13 ноября 1929 года  
на базе уникальных  
Хибинских месторождений  
apatит-нефелиновых руд.**

**Сфера деятельности:  
добыча и обогащение апатито-  
нефелиновых руд Хибинских  
месторождений, производство  
apatитового и нефелинового  
концентратов, а также других  
минеральных концентратов  
и титаномагнетитового.**



Вот так здесь бывает зимой.  
Фото из Интернета.

Мы прибыли на промплощадку рудника Центральный. Необычный внешний вид зданий в первые секунды слегка удивил - все стены имели какую-то ажурно-волнистую структуру. Оказалось, что из-за того, что Центральный находится на такой высоте и ветры здесь сильные, стены зданий по всей поверхности приходится запенивать, чтобы из них не выдувало кирпичи. Здесь говорят, что при таком ветре собаки летают, причем в прямом, а не переносном смысле.

«Иногда мы даже не знаем, какая скорость ветра здесь, поскольку максимальные показания приборов заканчиваются на отметке 42 м/с, стрелки зашкаливают до предела, и они стоят в одном положении. Поэтому в непогоду редко люди перемещаются у нас по промплощадкам, из здания в здание они идут по крытым переходам, которые их связывают», - рассказал нам Кирилл Поздеев, главный инженер Центрального рудника.





## АНТАРКТИДЕ»

Вот и нам не слишком-то повезло на погоду. В день нашей экскурсии моросил мелкий неприятный дождик, и видимость оставляла желать лучшего. Нас привезли на обзорную площадку. Подойдя к перилам, мы посмотрели вниз, в карьер, но из-за плотного тумана ничего там не увидели. Сквозь серую пелену лишь пробивался гул работающих машин, и слышен был какой-то непонятный стук.



Плотный туман опустился в карьер

Чтобы хоть как-то компенсировать невозможность что-либо разглядеть, наши гиды постарались рассказать как можно больше о самом руднике. Протяженность карьера составляет 3,5 километра, глубина - 590 метров. Нам сообщили, что при хорошем раскладе углубляться вниз здесь можно еще лет так 30-40. Раньше Центральный был самым крупным добычным подразделением комбината «Апатит». В конце 1980-х максимальная производительность рудника достигала более 28 миллионов тонн руды в год. Сейчас темпы добычи на Центральном гораздо медленнее. Для сравнения приведем цифры: в этом году было добыто всего 3 миллиона тонн руды. Месторождение вскрыто комбинированным способом - капитальной штольной и шестью рудоспусками. На руднике действует железная дорога: ж/д состав заходит на рудник, здесь разворачивается, в него загружается руда, и он выходит на большую землю.

На Центральном сегодня работает порядка 400 человек. График у них сменный. Диспетчеры отслеживают всех работников: кто и чем занят в данную минуту. Это связано и с порядком, и с тем, что в давние времена случалось, что люди здесь терялись. К тому же на руднике постоянно ведутся взрывные работы, поэтому диспетчерам просто необходимо знать, кто и где в этот момент находится. Кстати, нам рассказали, что на случай аварийной ситуации рудник сможет жить автономно от внешнего мира в течение двух-трех недель.

В ходе экскурсии на Центральном нас познакомили с несколькими образцами спецтехники для горнодобывающей промышленности, масштабы которой поражают.



Этот огромный ковш принадлежит отечественному экскаватору, емкость у него 8 кубов



Железные монстры. Сделано в России



В качестве основного выемочного оборудования на отработке вскрышных пород используются отечественные экскаваторы и их немецкие гидравлические аналоги фирмы «Ориентштайн энд Коппель», входящей в корпорацию «Terex», - RH-120E. Импортные экскаваторы оснащены ковшами большей емкости, специалисты отмечают их мобильность, маневренность, автономность от электропитания.

Для транспортировки руды на Центральном используют наши «БелАЗы» и самосвалы американской корпорации «Caterpillar».

Говорят, что когда возникла необходимость доставлять руду на плечо семь километров на спуск, от «БелАЗов» пришлось отказаться. Они оказались не приспособленными к такой работе: начинали гореть «балластники», перегревались и выходили из строя двигатели. Поэтому для решения этой конкретной задачи были закуплены семь импортных самосвалов Cat 785 с гидромеханической коробкой передач, хотя стоили они дороже «БелАЗов» и эксплуатационные расходы у них были выше. Но когда через некоторое время после начала их эксплуатации посчитали стоимость одного тонно-километра, она оказалась сопоставима с «белазовской». Поэтому закупки самосвалов Caterpillar продолжились, так же как и «БелАЗов».

По окончании нашей экскурсии с дороги, по которой мы возвращались обратно в Кировск, нам показали горнолыжный комплекс «Большой Вудъявр», созданный при поддержке ЗАО «ФосАгро» и ОАО «Апатит». Он находится неподалеку от Центрального, на южном склоне горы Айкуайвенчорр.



Мы не удержались и сфотографировались рядом с огромной техникой



Большой Вудъявр - название самого крупного озера в Хибинах. Наши сопровождающие сообщили, что это самый высокогорный комплекс на Северо-Западе России, оснащенный современными подъемниками. Летом здесь пусто, а вот зимой многолюдно из-за постоянно прибывающих туристов. Сюда приезжают любители экстремального спорта, горных лыж и сноуборда со всего мира. Сейчас на нем работают более десятка трасс различного уровня сложности, на которых проводятся чемпионаты области, этапы Кубка России и чемпи-

онат России по горнолыжному спорту. Горнолыжный сезон в этом районе длится с ноября по июнь. Поэтому нам гостеприимно предложили приехать сюда вновь зимой, и чтобы не откладывать поездку в долгий ящик - в ближайший горнолыжный сезон. Почувствовать восторг, адреналин и кураж и попробовать покорить эти крутые склоны, чтобы ощутить все их величие и мощь.

Ирина ЮСУПОВА.  
Фото автора и из Интернета.



С прискорбием сообщаем, что в августе не стало двух замечательных людей, легендарных личностей, капитанов Мурманского морского пароходства. Соболезнуем родным и близким и вечная им память!

## БУРКОВ ГЕРМАН ДМИТРИЕВИЧ

13 августа на 86-м году жизни в Москве скончался Герман Дмитриевич Бурков.

Герман Дмитриевич родился в деревне Верховье Архангельской области в семье военнослужащего. В 1929 году семья переехала в Мурманск, а в 1941 году Герман вместе с матерью и братьями был эвакуирован в Архангельск.

В 1949 году он окончил Архангельское мореходное училище, получил диплом штурмана малого плавания. В мае 1950 года устроился в Мурманское государственное морское арктическое пароходство, где отработал более 20 лет. Начиная свою карьеру простым матросом на паро-

ходах «Карамзин» и «Селенга», в июле 1950 года стал третьим помощником капитана на «Селенге», еще через год - вторым помощником на «Мсте». В 1960 году Бурков был назначен капитаном этого парохода, на котором отработал более 6 лет.

В январе 1962 года Герман Дмитриевич перешел на должность заместителя капитана мурманского порта и успешно справился с этой работой, заочно пройдя обучение в ЛВИМУ. Ему было присвоено звание «Лучший капитан министерства морского флота». В августе 1963 года Бурков начал работать в должности капитана-наставника пароходства. В арктическую навигацию 1964 года Германом Дмитриевичем произ-

ведена авиационная ледовая разведка, и по его рекомендации впервые была осуществлена ранняя операция по выгрузке грузов с судов на припай одного из островов Земли Франца-Иосифа, что дало колоссальный по тем временам экономический эффект. Квалифицированно выполнив ледовую разведку, Бурков обеспечил успешное выполнение операции по вскрытию Енисейской перемычки, что дало возможность безаварийно, в ранние сроки провести 27 судов с экспортным грузом для Игарки. За эти и еще многие другие достижения Бурков был удостоен многочисленных благодарностей от командования судов и управления пароходства, награжден ведомственными наградами. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 июля 1966 года награжден орденом «Знак Почета».

С января 1969 года по сентябрь 1971 года Бурков работал представителем Мурманского морского пароходства в Монреале. Он прибыл в Канаду первым представителем пароходства, и на его долю выпала трудная задача по организации обслуживания арктической линии СССР - Европа - Канада. Но он ее выполнил и за время своего представительства внес огромный вклад в развитие работы наших судов на Канадском направлении.

В 1972 г. Бурков становится главным государственным инспектором в Администрации СМП, а в 1979 г. - заместителем начальника АСМП. Выйдя на пенсию, возглавил Московскую региональную ассоциацию полярников (1990). Награжден орденами Дружбы, Трудового Красного Знамени.



В коллективе ММП его знали и уважали как профессионала высокого класса, глубоко порядочного, честного и отзывчивого человека. Таким он сохранился в истории нашей компании, в памяти всех, кто его знал. Скорбим по поводу невосполнимой утраты.

В своем письме родным президент Ассоциации полярников, член Совета Федерации РФ А.Н. Чилингаров написал следующее:

«В сердцах российских моряков, полярников и наших зарубежных коллег навсегда останется добрая память о Германе Дмитриевиче, уважение к его огромному полярному опыту, высокому мастерству ледового капитана и преданности избранному пути. Он был принципиальным человеком, надежным и верным другом. Нас объединяет наше полярное братство, и Герман Дмитриевич был одним из нас. Это невосполнимая потеря для вас, его родных, близких и всех, кому посчастливилось работать и дружить с Германом Дмитриевичем».



## ЛОПАТИН ИВАН ПАВЛОВИЧ

29 августа на 93-м году ушел из жизни Иван Павлович Лопатин.

Архангельская земля дала России немало хороших моряков, многие их имена вписаны золотыми буквами в историю страны. Одно из таких имен - Иван Павлович Лопатин.

Иван Павлович Лопатин родился 3 июля 1922 года в Плесецком районе Архангельской области. В 1945 г. окончил судоводительское отделение Архангельского мореходного училища. Иван Павлович прошел Великую Отечественную войну: в сентябре 1941 года призван в армию. Служил в 295-м стрелковом полку. Окончил школу молодых командиров, получил звание сержанта, служил в девятом оленно-лыжном батальоне на Карельском фронте. В 1942 г. - ранен, затем - госпиталь. После выздоровления с 1943 г. проходил службу в батальоне охраны при коменданте г. Архангельска.

С 1945 по 1988 год работал в Мурманском морском пароходстве. Начал свою карьеру третьим, затем вторым, старшим штурманом работал на пароходах «Мурманск»,



«Кама», «Державин», уже в марте 1950 года стал капитаном на пароходе «Спартак», а в 1952 году Лопатин возглавил экипаж крупнотоннажного парохода «Александр Суворов». В 1957 г. был признан лучшим капитаном ММП. Обошел на «Суворове» за 8 лет работы - весь мир.

С 1960 года Лопатин работал на берегу: вначале в должности начальника морской инспекции, затем - заместителя начальника пароходства, начальника службы мореплавания. В 1966 году заочно окончил ЛВИМУ им. адм. С.О. Макарова.

В трудовой книжке Ивана Павловича - 87 наград и поощрений. Награжден орденом Ленина, орденом Трудового Красного Знамени. Ему присвоены звания «Лучший капитан», «Почетный работник ММП», «Почетный полярник».

Лопатин стал воспитателем судоводителей и многих капитанов пароходства, руководителем службы мореплавания с большой буквы. Дисциплинированный, обладающий высокими моральными качествами и авторитетом среди моряков, Иван Павлович всегда был примером для подражания. Много времени он уделял вопросам правильного подбора и расстанов-



ки кадров судоводителей, в трудную минуту приходил на помощь. Лопатин умел быстро и правильно принимать решения, особенно в вопросах организации службы на судах и в профилактике аварийности на флоте. Его не только уважали, но и любили. А любили, прежде всего, за справедливость.

Светлая ему память!



# У «В. ИГНАТЮКА» ПРОГУЛОЧНЫХ РЕЙСОВ НЕ БЫВАЕТ!

*В прошлом выпуске «АЗ» в статье «Успешная морская логистика - дело опыта» мы писали о работе ледокола «В. Игнатюк» в порту Сабетта. Сегодня публикуем заметку капитана судна Геннадия Гольмы, который рассказал о прошедшем рейсе.*

**От редакции.**

30 июня ледокол «В. Игнатюк» вернулся из порта Сабетта, где работал в рамках контракта с ОАО «Ямал СПГ». Задачи, которые руководство ставило перед ледоколом, экипаж выполнил полностью. К их числу относились - проводка судна в составе каравана судов от мыса Желания до порта Сабетта, обработка 4-го причала ото льда, помощь судам при швартовке к причалу и отвод судов от причала.

Обработка 4-го причала далась нелегко. Сложность заключалась в том, что толщина льда вдоль него составляла 3-4 метра и более, а если учесть, что глубины вдоль причала и на небольшом удалении от него были минимальными, много мелей, то понятно, что работать в таких условиях было непросто. Но экипаж «В.Игнатюка» уже имел подобный опыт работы на мелководье и в ограниченном пространстве одновременно на американской станции Мак-Мердо.

И в Сабетте были использованы те же приемы. В итоге четвертый причал был подготовлен для приемки судов, и их выгрузка началась намного раньше, чем в том

случае, если бы портовые службы ждали, когда лед растает.

Ледоколу пришлось работать в качестве буксира. А это было в новинку для экипажа. Но тем не менее и с этой задачей «В. Игнатюк» справился, помогая судам швартоваться и отходить от причала. Кроме этого, «В. Игнатюк» обеспечивал безопасную выгрузку судов в порту и безопасную стоянку судов на рейде п. Сабетта.

Опасения капитанов некоторых сторонних организаций об опасности нахождения судов в порту и на рейде в момент взлома припая, к счастью, не оправдались. Ученые института ААНИИ оказались правы, их предположения по вытравливанию льда в порту, по защищенности порта от возможных движений льда и по возможной ледовой ситуации на рейде полностью оправдались. Работать транспортным судам в Сабетте непросто, условия здесь очень суровые, как климатические, так и навигационные, требуется очень тщательный подход к подбору экипажей судов. Именно поэтому руководство ММП направляет наиболее подготовленных людей для работы в Сабетте. Особый подход к капитанам и старшим механикам, возглавляющим экипажи. Как правило, у всех имеется большой опыт ра-



боты в ледовых условиях. Удачная работа «В. Игнатюка» и других судов пароходства стала возможной по двум основным причинам. Первая - это подготовка самих судов к работе в суровых условиях и вторая - это полная самоотдача людей, понимающих и

знающих свою работу, испытывающих гордость за то, что они работают в одной из старейших морских компаний не только России, но и мира.

Сейчас «В. Игнатюк» находится в порту Мурманск. Даже такому мощному и сильному ледоколу требуется отдых. Впереди предстоит плановый ремонт, смена экипажа и подготовка к новым рейсам, которые никогда не были у «В. Игнатюка» прогулочными.

**Капитан ОАО «ММП»  
Геннадий ГОЛЬМА.  
Фото Игоря ХИТРОВА.**



В порту Сабетта, 2014 г.



Обработка причалов





## Мурманский общественный транспорт переходит на новое расписание

С 1 сентября в Мурманске увеличивается количество общественного транспорта - троллейбусов на 20 единиц и автобусов на 23 единицы. Интервалы движения на отдельных маршрутах станут короче. На автобусных маршрутах вводятся новые

расписания движения, кроме того продлевается режим работы маршрутов №5, №11, №19. В будни в экспериментальном режиме будет продлен режим работы автобусного маршрута №3т. В сентябре по выходным начнет работать в экспериментальном

режиме автобусный маршрут №6т. С полным расписанием движения мурманских автобусов и троллейбусов можно ознакомиться на сайте предприятия «Электротранспорт».

Источник <http://murman.tv>



## Поздравляем вас, коллеги!

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

**Романенков Николай Васильевич** - рабочий по комплексному обслуживанию зданий;

**Белинский Александр Анатольевич** - механик-наставник теплохода «Капитан Данилкин»;

**Ерохин Дамир Хайдарович** - электрик 1-го класса-моторист 2-го класса теплохода «Петр Великий»;

**Голованов Сергей Анатольевич** - второй помощник капитана теплохода «Поморье»;

**Ляшенко Станислав Евгеньевич** - второй помощник капитана теплохода «Капитан Данилкин»;

**Твердохлебов Валерий Викторович** - старший помощник капитана танкера «Хатанга»;

**Нифонтов Владимир Владимирович** - оператор по перекачке нефти и нефтепродуктов;

**Савчкова Виктория Александровна** - буфетчик теплохода «Клавдия Еланская»;

**Демин Андрей Анатольевич** - электро-механик теплохода «Грумант».

*Вам, родившимся в августе 1939, 1959, 1964, 1969, 1974, 1979 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!*

Информацию о поощрении работников ОАО «ММП» можно получить по тел.: +7(815)48-11-96, 48-11-90, служба кадров (каб.105).

## Доброго здоровья ветеранам!

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

### С 85-летием

**Заланса Виталия Болеславовича** - ветерана труда, почетного радиста СССР, начальника радиобюро пароходства, проживающего в Латвии. Стаж его работы в пароходстве - 34 года.

### С 75-летием

**Кузнецову Раису Емельяновну** - ветерана труда, старшего кассира пароходства, проживающую в г. Краснодаре. Стаж ее работы в пароходстве - 21 год.

**Майкова Рудольфа Николаевича** - ветерана труда, награжденного орденом Трудовой Славы 3-й степени, судового механика, проживающего в Ленинградской области. Стаж его работы в пароходстве - 31 год.

**Романенкова Николая Васильевича** - старшего моториста судов, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 41 год.

**Суслову Валентину Александровну** - воспитателя детского сада № 40, проживающую в Челябинской области. Стаж ее работы в пароходстве - 23 года.

**Хмелинину Нэлли Анатольевну** - ветерана труда, техника отдела АСУ информационно-вычислительного центра, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 36 лет.

### С 70-летием

**Горелова Владимира Григорьевича** - ветерана труда, старшего механика судов, проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 34 года.

**Королеву Тамару Дмитриевну** - ветерана труда, воспитателя детского сада № 27, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 27 лет.

**Корягину Веру Николаевну** - ветерана труда, лифтера базовой электронavigационной камеры, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 17 лет.

**Крюкова Валерия Андреевича** - трубопроводчика базы технического обслуживания флота, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 34 года.

**Прокопенко Любовь Николаевну** - дневальную плавсостава, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 28 лет.

**Тыщенко Василия Павловича** - ветерана труда, электромеханика отдела АСУ информационно-вычислительного центра, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 26 лет.

**Черноусову Зинаиду Тимофеевну** - дневальную плавсостава, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 21 год.

**Фалейчика Виктора Борисовича** - старшего матроса плавсостава, проживающего в Псковской области. Стаж его работы в пароходстве - 38 лет.

**Янчинского Владимира Владимировича** - электрика-моториста плавсостава, проживающего на Украине. Стаж его работы в пароходстве - 44 года.

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



## 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 29 августа на 93-м году ушел из жизни **Лопатин Иван Павлович** - капитан, почетный полярник, почетный работник ВМФ, награжденный орденом Ленина, орденом Трудового Красного Знамени. В управлении пароходства Иван Павлович работал

около 30 лет в должности начальника службы мореплавания, заместителя начальника пароходства.

17 августа в Мурманске на 89-м году ушла из жизни **Железова Зинаида Ивановна** - телеграфист телецентра, ветеран труда, награжденная орденами «Знак Почета» и «300 лет Российскому флоту». Стаж ее работы в пароходстве - 41 год.

13 августа в Москве на 86-м году ушел из жизни **Бурков Герман Дмитриевич** - ветеран труда, почетный полярник, почетный работник морского флота, лауреат Государственной премии, капитан, награж-

денный орденом Красного Знамени и орденом «Знак Почета». Стаж его работы в пароходстве - 27 лет.

10 августа на 45-м году в г. Мурманске в автомобильной катастрофе погиб **Целуосов Сергей Аркадьевич** - бывший начальник службы безопасности мореплавания, директор Мурманского филиала Хатангского торгового порта. Стаж его работы в пароходстве - 21 год.

30 июля в Краснодарском крае на 83-м году ушла из жизни **Рыхлик Нина Михайловна** - ветеран труда, уборщица турбазы «Арктика». Стаж ее работы в пароходстве - 21 год.

23 июля в Мурманске на 66-м году ушла из жизни **Кязимова Татьяна Семеновна** -

телеграфистка радиоцентра. Стаж ее работы в пароходстве - 26 лет.

1 июля в Мурманске на 87-м году ушла из жизни **Чупика Анна Никитична** - ветеран труда, уборщица базы технического обслуживания. Стаж ее работы в пароходстве - 21 год.

Пусть добрая память об ушедших надолго останется в наших сердцах! Пусть земля им будет пухом!

