

ФЛОТУ РОССИЙСКОМУ БЫТЬ! Петр Первый.

МОРЯК СЕВЕРА

ГАЗЕТА АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА
«СЕВЕРНОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО»

Издается с 12 декабря 1931 года

• Воскресенье, 7 мая 1995 года

• № 17 - 18 (7865 - 7866)

С Днем

Победы,
дорогие
земляки!

Дорогие товарищи!

От всей души поздравляю вас со славным радостным праздником 50-летия Победы в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 годов.

Четыре года тяжелейших боев, самоотверженного труда, испытаний и лишений привели к Великой Победе в сорок пятом.

Много славных страниц в летопись Великой Отечественной войны внесли моряки, обеспечивавшие победу.

Лепенягатное героятическое поколение выстояло, победило, ценю жизни своих лучших представителей спасло нашу Родину.

Земной поклон вам, дорогие ветераны, крепкого вам здоровья и многих лет жизни. Сохраним в наших сердцах светлую память о павших в боях за свободу и независимость нашей Родины.

В. ЕФИМОВ,
министр транспорта Российской Федерации.

Низкий поклон вам,
дорогие ветераны!

От имени руководства, совета Департамента морского транспорта, коллектива сотрудников, себя лично сердечно поздравляю моряков, портовиков, судоремонтников, работников всех предприятий, организаций и учреждений отрасли с 50-летием Победы в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 годов.

С первых часов и все 1418 дней войны труженики морского транспорта находились на передовых рубежах.

"Отчленными" по праву называли в народе рейсы судов торгового флота, участвовавших в эвакуации людей, перевозках грузов, оборудования, военной техники, оружия и боеприпасов, в военных операциях, в том числе знаменитых союзнических конвойах.

Около 100 миллионов тонн грузов перевезли за годы войны наши моряки. Работники морских портов и предприятий отрасли самоотверженно трудились, выполняя государственные задачи в военные годы. 35 работников отрасли были удостоены звания Героя Советского Союза, 13900 человек награждены орденами и медалями.

С такой же самоотверженностью, как в военные годы, моряки, портовики, судоремонтники трудились над восстановлением разрушенного хозяйства отрасли, участвовали в техническом перевооружении, совершенствовании технологии, организации и управления. Многие из них сегодня продолжают трудиться в коллективах морского транспорта, передавая новым поколениям опыт, мастерство, воспитывая их в духе преданности славным традициям отечественного флота.

Ветеранам - участникам войны и труженикам тыла - наша особая признательность за беззаветное служение Родине, мужество, отвагу в годы войны, большой личный вклад в развитие морского транспорта.

От всей души желаю всем вам, вашим родным, близким доброго здоровья, мира, счастья, благополучия и успехов во всех делах!

Н. ЦАХ,
директор Департамента морского транспорта.

Дорогие ветераны
Великой Отечественной войны!

Примите наши горячие поздравления с 50-летием Победы и искреннюю благодарность за личный вклад в борьбу с врагом и плодотворный многолетний труд в пароходстве.

От души желаю вам здоровья, благополучия и заслуженного счастья!

Генеральный директор АО СМП А. Н. Гагарин.
Председатель совета ветеранов Б. В. Халтурин.



* Военный совет Северного флота, воины-североморцы горячо и сердечно поздравляют всех ветеранов Краснознаменного Северного флота с 50-летием Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 гг.

Вы воевали на нашем родном флоте и внесли свой вклад в разгром врага в Заполярье. Эхо войны отдается в наших сердцах памятью о павших на полях сражений и признательностью вам, активным ее участникам. Именно в вас мы видим источник обогащения нашей истории, боевых традиций и морального духа воинов.

Низкий поклон вам от всех воинов-североморцев за ваш ратный подвиг и доблестный послевоенный труд, искренняя наша благодарность и глубочайшее уважение.

Мы, военные моряки-североморцы, сегодняшние часовые Родины, отдавая чадовое самоотверженности, героизму и стойкости ее защитников в годы войны, совершенствуем боевую выучку и блестяще несем морскую вахту по охране мирного труда своего народа.

От всей души желаем всем вам доброго здоровья, бодрости духа, счастья и благополучия, успехов в героико-патриотическом воспитании молодежи на благо нашей Отчизны.

Председатель
Военного совета
командующий
Северным флотом
адмирал
О. ЕРОФЕЕВ.

Собрание акционеров АО СМП

28 апреля 1995 года состоялось третье собрание акционеров АО "Северное морское пароходство".

На собрании присутствовали 169 человек, представивших 579.398 голосующих акций.

С отчетным докладом Совета директоров АО "Северное морское пароходство" на собрании выступил Генеральный директор Александр Николаевич Гагарин.

С отчетом ревизионной комиссии выступила ее председатель Наталья Владимировна Пашик.

В прениях по докладам на собрании приняли участие: А. Ф. Кысин - начальник управления эксплуатации флота; Н. С. Супрун - начальник отдела экономического прогноза; В. Ф. Васильев - начальник управления кадров; Е. А. Маковеев - главный инженер АО СМП; А. Н. Овечкин - акционер; Л. Н. Осипова - доверенное лицо; А. С. Красноштан - акционер; А. С. Байло - исполнительный директор по экономике; Р. З. Медведева - главный бухгалтер АО СМП.

Акционеры утвердили независимого внешнего аудитора, им стала фирма "Price waterhouse".

Размер дивиденда по привилегированным акциям определен действующим законодательством - 10% от чистой прибыли. В этом году он составил 11.940 рублей на одну привилегированную акцию.

А размер дивиденда на одну обыкновенную акцию собрание утвердило в 2.250 рублей.

Выплата дивидендов по привилегированным акциям началась с 1 мая, но прежде всего их получат акционеры архангельского флота, ветераны войны труда. Выплата по обычным акциям будет проводиться с 29 июня 1995 года.

Участники собрания внесли дополнения в Устав акционерного общества.

Статья 3, пункт 3.2, дополнена словами: "оказание услуг электросвязи; оказание услуг по обработке информации с применением электронно-вычислительной техники".

В соответствии с действующим законодательством о деятельности акционерных обществ в Российской Федерации и Уставом Общества полномочия избранных 23 декабря 1993 года директоров истекают в декабре 1995 года.

Между тем, годовое собрание акционеров не может быть проведено в декабре этого года, потому что итоговые документы, касающиеся финансово-хозяйственной деятельности Общества готовятся в течение первого квартала года, следующего за отчетным. Именно этими причинами объясняется проведение собрания акционеров в апреле.

Таким образом, для проведения выборов директоров требуется проведение чрезвычайного собрания акционеров, которое может быть создано только по требованию большинства членов Совета директоров или акционеров, владеющих не менее чем пятью (5) процентами обыкновенных акций общества.

Помимо изложенных выше условий созыва чрезвычайного собрания, его проведение потребует дополнительных и весьма значительных материальных затрат.

В связи с указанными обстоятельствами Совет директоров рекомендовал собранию принять решение о продлении полномочий избранных в декабре 1993 года директоров до проведения очередного годового собрания акционеров.

Собрание решило продлить полномочия избранных в декабре 1993 года директоров и провести выборы новых директоров на головном собрании акционеров в апреле 1996 года.

* * *

Документы собрания публикуются в газете "Моряк Севера" в текущем и следующем номерах.

Уважаемые акционеры! Прошел ровно год после нашего второго собрания. Прошел быстро. И это не только субъективное ощущение: период был до предела наполнен событиями, делами, решениями, часто носившими столь оперативный и масштабный характер, что текущее время как бы скользило, вместив в себя много важного, определяющего судьбу и перспективу Общества.

Главный итог года в том, что наше предприятие полностью завершило намеченную программу приватизации, став полноправным акционерным обществом открытого типа. Последним этапом на этом сложном пути было распределение акций Фонда акционирования работников предприятия в соответствии с планом, утвержденным Комитетом по имуществу России.

Как вы знаете, 68245 обыкновенных акций (7,12% общего числа) получили работники предприятия и пенсионеры, что было санкционировано решением конференции трудового коллектива.

Итак, сегодня акционеры обладают долей акций, составляющей 80% их количества. 20% остались в федеральной собственности в качестве госпакета. Его судьба нам далеко не безразлична.

Дело в том, что 1995 год знаменует начало нового, второго этапа приватизации в России.

Официальная позиция правительства в данный момент, его задача на этом этапе состоит в "создании необходимых условий для формирования "ответственных" эффективных собственников". Резко возрастает значение поступления доходов в бюджет от приватизации (пифра, предусмотренная проектом бюджета), соединяется с 9,5 триллионами рублей. И наконец, средства достижения целей, т. е. объекты приватизации, - их два: государственные пакеты акций приватизированных и приватизируемых предприятий и объекты недвижимости, в том числе земельные участки приватизированных предприятий.

Официальная версия государства вызывает тревогу и массу вопросов. Что будет дальше за этим вторым, дальнейшим, этапом приватизации? Смоделирована ли судьба производства страны на срок более года, в течение которого бюджет будет, очевидно, наполнен поступившими триллионами, погашены долги военно-промышленному комплексу, энергетикам, бюджетной сфере, а дальше?.. И, конечно, в чьи руки может попасть наш госпакет и будем ли мы, как акционеры, иметь влияние на это решение Фонда имущества? Идея в этой операции наш интерес, кем и чем он защищен?..

Далее. Практика акционированных по второму варианту предприятий гарантирует выплату дивидендов по привилегированным акциям из расчета 10% от чистой прибыли, в этом убедились и весь трудовой коллектив, и его пенсионеры.

Далее. Практика акционированных по второму варианту предприятий, к сожалению, не подтвердила свою идею, а именно - гланвенствующую роль коллектива в решении судьбы предприятия. Примером этому достаточно. В массе случаев акции их проданы и перепроданы, что привело к управляемому перераспределению ценных бумаг как внутри, так и вне Общества, а в результате - смене собственника.

И третья. У наших коллег, в частности в Мурманском пароходстве (шедших 2-м вариантом), госпакет составляет сегодня порядка 50%.

А БМП, здесь он 30%, значился в числе первых, чей пакет будет выставлен на инвестиционный аукцион. Результаты предсказать трудно, лучше воздержаться от прогноза.

Только горечь и тревогу вызывают итоги работы за последние годы наших ближайших соседей и партнеров - СРЗ "Красная кузница" и Архангельского морского порта. Их состояние носит сложный критический характер - для коллектива прежде всего.

Во всяком случае Совет директоров, рассмотрев положение дел на российском рынке ценных бумаг и проблемы юридической неопределенности в регулировании деятельности акционерных обществ, в том числе и по работе с ценными бумагами, решил не вносить изменения в уставный капитал АО СМП, а следовательно, воздержаться от дополнительной эмиссии акций компании до появления заинтересованных актов, защищающих интересы Общества.

Это не остановка. Работа продолжается планомерно, взвешенно, исключая шаги непродуманного характера, и направлена она на решение главной стратегической задачи.

И на первом, и на втором собраниях мы определили нашу задачу как приоритетную и определяющую по отношению ко всем другим - обновление правительства налогом на добавленную стоимость (20%), таможенная пошлина на импортное обование (5%) плюс специальный налог (3%) довели ее до 128%.

В заключение первого разделя отчета необходимо уточнить наши позиции по одной проблеме, в оценке которой еще остались колебания. Речь идет об избран-

ство для работников пароходства, 62,5 миллиона - на развитие больницы имени Семашко...

Здесь я вынужден поставить многоточие, ограничившись главным и, за неимением времени, примером лишь одной фирмы, хотя наша признательность за ощущенную деловую помощь пароходству в сложный, а может быть, и критический момент его реконструкции и становления новых экономических условиях значительнее шире.

В заключение первого разделя отчета необходимо уточнить наши позиции по одной проблеме, в оценке которой еще остались колебания. Речь идет об избран-

щих интересах Общества.

Это не остановка. Работа продолжается планомерно, взвешенно, исключая шаги непродуманного характера, и направлена она на решение главной стратегической задачи.

И на первом, и на втором собраниях мы определили нашу задачу как приоритетную и определяющую по отношению ко всем другим - обновление правительства налогом на добавленную стоимость (20%), таможенная пошлина на импортное обование (5%) плюс специальный налог (3%) довели ее до 128%.

Все это поставило и нас, и завод перед угрозой запрещения контракта по следующей серии судов проекта 16110 и сокращения первого заказа до 5 единиц.

Поиск выхода из такого

стоимость строительства флота на отечественной верфи. Мы имели основания полагать, что теплоход типа "Капитан Лус" на Выборгском судостроительном заводе обойдется нам с учетом господдержки в 80% его стоимости. Вместо этого введенные правительством налог на добавленную стоимость (20%), таможенная пошлина на импортное обование (5%) плюс специальный налог (3%) довели ее до 128%.

Разница в связи с этим последним обстоятельством состоит в том, что образуется смещенная собственность данной серии - 51% - наша, 49% - "Грид-Москва".

Комментарий к сказанному следующий.

Первое. Нами, то есть акционерным обществом "Северное морское пароходство", завоевано и закреплено безусловное доверие западных фирм и банков, что является исключительным условием их благоприятствования в нашем движении к новому флоту,

ОТЧЕТНЫЙ

Совета директоров АО собранию



вода является безусловный провал программы "Возрождение флота России". Если говорить прямо, нас бросили в начале пути, как ни резко это звучит.

Напомню, что согласно этой "бумажной" программе пароходство должно было получить 36 единиц флота, в их числе 15 балкеров, 12 танкеров, 6 снабженцев. И что главное - судостроительство судов для Арктики должно было полностью финансироваться федеральным бюджетом. В массе случаев это достаточно. В массе случаев акции их проданы и перепроданы, что привело к управляемому перераспределению ценных бумаг как внутри, так и вне Общества, а в результате - смене собственника.

И третья. У наших коллег, в частности в Мурманском пароходстве (шедших 2-м вариантом), госпакет составляет сегодня порядка 50%.

А БМП, здесь он 30%, значился в числе первых, чей пакет будет выставлен на инвестиционный аукцион. Результаты предсказать трудно, лучше воздержаться от прогноза.

Только горечь и тревогу вызывают итоги работы за последние годы наших ближайших соседей и партнеров - СРЗ "Красная кузница" и Архангельского морского порта. Их состояние носит сложный критический характер - для коллектива прежде всего.

Это не остановка. Работа продолжается планомерно, взвешенно, исключая шаги непродуманного характера, и направлена она на решение главной стратегической задачи.

И на первом, и на втором собраниях мы определили нашу задачу как приоритетную и определяющую по отношению ко всем другим - обновление правительства налогом на добавленную стоимость (20%), таможенная пошлина на импортное обование (5%) плюс специальный налог (3%) довели ее до 128%.

Все это поставило и нас, и завод перед угрозой запрещения контракта по следующей серии судов проекта 16110 и сокращения первого заказа до 5 единиц.

Поиск выхода из такого

положения был сложным, многовариантным и долгим. Поэтому излагаю фрагментарно лишь суть принятого решения, программно определившего тактику судостроения на предстоящие годы.

Опираясь на постановление предыдущего собрания, Совет директоров своим решением от 29 июня 1994 года учредил официорную лодочную холдинговую компанию "Аврора" с регистрацией ее на Мальте.

Решение защищено лицензией Центрального банка России.

Далее цепочка действий следующая. Компания "Аврора" (где 100% акций принадлежат нам), находится в юрисдикции зоны, устраивающей западные банки, получает у них кредит и заказывает строительство судов на Выборгском заводе для пароходства.

Затем построенные суда последовательно оформляются в залог банку-кредитору, который обеспечивает под него 50-процентным кредитом предстоящий ностоверный кредит. На него мы сами строим, проходит ряд лет, и объект (т. е. судно)

уже настает.

Но получение такого кредита (между прочим под 8-10%, а не 200 процентов, которыми оперируют банки России) возможно лишь при высокой степени доверия к национальной экономике и политике правительства. Быть может такими государственными категориями, мы же транспортируем его выводы на наш магистрал, а доверия я уже говорил.

Третье. Расчеты показывают, что построенные суда за 6 лет работы погашают, т. е. возвращают, банку кредит, выделенный на их строительство. Они же убеждают, что мы в силах строить по 6 судов ежегодно.

Если, скажем, сегодня у нас 100 судов работают на обычном балансе, а 20 - под иностранным флагом, то на 1 января 2000 года их будет уже порядка 140, причем 70 - под флагом России и столько же - под

С Днем Победы, дорогие земляки!

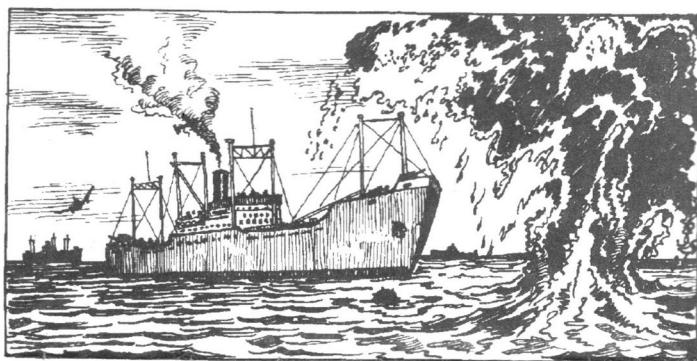
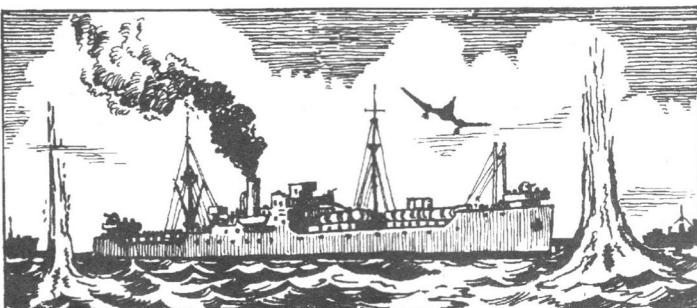
ДОРОГИЕ
БОЕВЫЕ
ДРУЗЬЯ И
ТОВАРИЩИ!

Североморцы - защитники Родины, сражавшиеся с немецко-фашистскими захватчиками на суше, на море и в воздухе в суровых условиях Заполярья!

Сердечно поздравляем вас с 50-летием Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 годов!

Желаем вам и вашим родным здоровья, счастья, благополучия, фронтовой флотской дружбы и товарищества, бодрости, долгих лет активной жизни, оптимизма, преодоления трудностей в наше непростое время!

Президиум совета ветеранов войны Краснознаменного Северного флота г. Архангельска.



Память тех лет.

Графика А. В. Гуляева (Архангельск)

ПРИКАЗ

Министерства транспорта Российской Федерации, Департамента морского транспорта о награждении ветеранов АО "Северное морское пароходство"

За самоотверженные ратные и трудовые свершения в тяжелые военные годы, многолетний плодотворный труд и в связи с 50-летием Победы в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 гг.

наградить:

ЗНАЧКОМ "ПОЧЕТНОМУ РАБОТНИКУ МОРСКОГО ФЛОТА"

БАГРЕЦОВА Николая Петровича - ветерана пароходства;

БАЙКОВА Владимира Николаевича - ветерана пароходства;

МУЗАЛЕВСКОГО Ивана Петровича - ветерана пароходства.

ЗНАЧКОМ "ПОЧЕТНОМУ ПОЛЯРНИКУ"

СЕВЕРОВУ Зою Ивановну - ветерана пароходства.

ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ ДЕПАРТАМЕНТА МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

АРТАМОНОВА Александра Ивановича - повара на судах;

БАЖЕНОВУ Лидию Георгиевну - швейцара гостиницы АО СМП;

БАРЗЕНИНА Бориса Перфильевича - инженера-теплотехника Архморпути;

ДУРАСОВА Георгия Федоровича - зам. начальника отряда ВОХР;

ЖУКОВА Юрия Дмитриевича - капитана судов пароходства;

ЖУРАВЛЕВА Анатолия Ивановича - монтера связи радиоцентра;

ЗЫКОВУ Фею Михайловну - инспектора отдела кадров;

КУЗНЕЦОВУ Эмалию Ивановну - кладовщика мореходной школы;

МАЛЬГИНА Павла Ивановича - механика БТО флота;

ПЕЧИНКИНА Аркадия Степановича - старшего механика на судах техфлота;

ШАНЬГИНУ Марию Ивановну - экономиста финансового отдела;

ШИШКОВА Михаила Александровича - капитана-механика водолазного бота экспедиционного отряда АСПТР.

Н. П. ЦАХ,

директор Департамента морского транспорта.

УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ!

Акционерное общество "Северная бассейновая страховая компания" поздравляет вас с великим праздником Победы.

Желаем вам крепкого здоровья на долгие годы, благополучия, терпения.

Мы рады сообщить, что правление Северной бассейновой страховой ком-

пании приняло решение бесплатно застраховать ветеранов и вдов участников Великой Отечественной войны Северного морского и речного пароходств, Архангельской базы тралового флота.

Наш адрес: 163061, г. Архангельск,

ул. Р. Люксембург, 7-а.

Телефоны: 44-51-48; 44-51-37.

ЭТИ фотографии из нашего редакционного архива. Они были сделаны в июне 1993 года так рано ушедшем из жизни фотокорреспондентом "Моряка Севера" Иваном Филипповичем Ивановым.

На фотографиях запечатлена делегация английских моряков - участников морских конвоев времен второй мировой войны.

Многие из них живы, активно здравствуют, объединившись в клуб "Русский конвой".

Их приезд в 1993 году был приурочен к началу торжеств в честь 300-летия Российского флота.

В этом году делегация английских моряков вновь прибудет в Архангельск и будет тепло и радушно принята в Северном морском пароходстве.

Здравствуй,
«Русский
конвой»!



О НАШЕМ ПЕРВОМ РЕДАКТОРЕ

15 мая 1995 года ему исполнилось бы 90 лет - Николаю Илларионовичу Адаеву. 12 декабря 1931 года он подписал "в свет" "Моряк Севера" № 1, а закончил свою героическую жизнь в немецком лагере Штутгоф в 1944 году.

Мы писали об этом в нашей газете 17 июня 1992 года, обещая читателям продолжение поиска. И не зря.

В Санкт-Петербурге живут, как выяснилось, его брат Венедикт и сестра Людмила. Конечно, они уже немолодые люди. Венедикт - художник-живо-

писец, сестра сейчас инвалид.

По их данным выяснилось, что на весь экипаж "Ижоры" погиб в марте 42-го. Вместе со старшом Адаевым (это уже установлено) группа членов команды была подобрана немцами, прошла плен. Более того, после войны они искали родных Николая Илларионовича, но... по квартирам, опустошенным блокадой. Очевидно, немецкие источники помогут нам в дальнейшем поиске.

А пока самое интересное - и в 1981-м и в 1991 годах, отмечая юби-

лей газеты, мы печатали крупным планом портрет первого редактора. И ошибались.

Из его дома, из домашнего архива пришли другие снимки, которые мы уже с уверенностью и благодарностью их сохранившим представляем вам. К празднику печати, которой он верно служил, к 90-летию. И с надеждой, что и в Архангельске живы его коллеги, которые включаются в наш поиск.

Л. СКАРАБЕВСКИЙ.
На снимке: Н. И. Адаев
в верхнем ряду второй справа.
(Фото из архива).

Имя Сергея Башарина знают и помнят многие ветераны Северного морского пароходства.

Уроженец Великого Устюга, он со своими друзьями Ж. Бушковским и В. Мишаниным однажды отправился в путешествие на север и попал на речной колесный пароход "А. Пушкин". С этого началась его биография.



ОБЫКНОВЕННАЯ БИОГРАФИЯ

В НЕОБЫКНОВЕННОЕ ВРЕМЯ

Море всегда манило Сергея, и в 1933 году, приехав в Архангельск, он поступает кочегаром на баксирский пароход "Комсомолец".

В 1934 году "Комсомолец" передают в порт Нарьян-Мар. Здесь, в далеком заполярном городке, Сергей встретил свою судьбу и любовь - Еликониду. Отсюда ушел в армию. Молодая жена последовала за мужем к месту его службы, а служил он в войсках ПВО в Ленинграде.

Демобилизовавшись из армии, Сергей снова возвращается в Архангельск, в пароходство, где работает кочегаром на судах "Хрущев", "Охта", "Архангельск", "Диксон".

Война нарушила мирную жизнь, и в июне 1941 года он уходит на фронт. После призыва он оказался в Мурманске. Воевать ему пришлось в воздушных силах Северного флота. Служил Башарин стрелком-радистом на морском разведчике в одной эскадрилье с асом северного неба дважды Героем Советского Союза Б. Сафоновым.

Не раз попадали они под обстрелы противника, но уходили невредимыми. Морские воздушные разведчики ве-

ли разведку и поиск подводных лодок и надводных кораблей противника.

В одном из полетов, возвращаясь с боевого задания с перебитыми рулями управления, самолет при посадке потерпел аварию.

После этого был госпиталь, по состоянию здоровья Башарин был отстранен от полетов. По окончании войны вернулся воин в родное пароходство на пароход "Буденный".

В 1952 году он закончил курсы судоводителей и был направлен на лихтер "Ваенга", где получил первую трудовую награду - медаль "За трудовую доблесть".

С 1953 по 1969 год был капитаном на лихтере "Алазей". За высокие показатели в труде награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Сейчас Сергею Павловичу 81 год, рядом с ним его жена Еликонида Маркеловна, вместе с которой он прожил 60 счастливых лет.

На снимке: Сергей Павлович Башарин в период службы в воздушных силах Северного флота.

С. СПИРИХИН.
(Репродукция автора).



Суда СМП

762 СРП



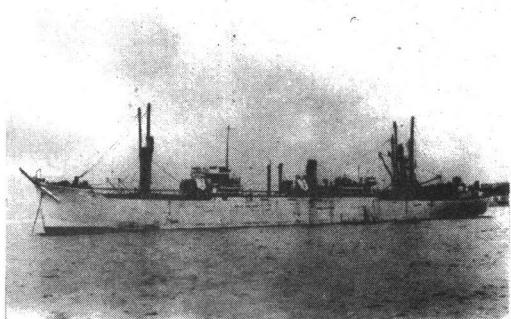
С. А. Спирихин

Захоронение журнала истории



Суда СМП

(Из собрания С. А. Спирихина)



«Диксон»

Бывшее английское судно "Empire Carpenter", построенное в 1943 году в Глазго (Великобритания).

29 февраля 1944 года в конвой "JW-57" судно прибыло в Мурманск, а 30 марта 1944 года принято в Архангельске от союзников советским экипажем в счет reparаций с Италией (после выхода ее из 2-й мировой войны).

10 мая 1944 года зачислено в состав Северного государственного морского пароходства Наркомата морского флота.

В годы Великой Отечественной войны в составе военизированных судов Северного бассейна "Диксон" осуществлял воинские и народнохозяйственные перевозки в Белом и Баренцевом морях.

В 1946 году "Диксон" был снят с баланса СГМП. 7067 т; 131,5 x 17,1 x 10,7 м; 2500 лс.; 10,5 узл; 1-102 мм; 1-12-фунтовое; 1-40 мм; 6 - 20 мм орудий; 2x2 - 12,7 мм пул.

ОТЧЕТНЫЙ ДОКЛАД

Совета директоров АО «Северное морское пароходство» собранию акционеров

(Окончание.
Начало на 2-3 стр.)

Хотелось бы, чтобы скандалное воспринималось не просто как информация к размышлению, а как стимул для поиска, расчетов и решений исполнительными директорами, членами Правления уже в 1995 году. Впрочем, срок поставлен на 1 июля.

Есть и иные сферы общих забот, касающиеся которых приходится с особой осторожностью. Я имею в виду, во-первых, социальную сферу (детские сады, профилакторий, материальная помощь ветеранам), во-вторых - излишняя штатная численность кадров, в-третьих - дополнительных отпуска по ненормированным.

Начну с последнего, чтобы проиллюстрировать наш так называемый "менталист", шлейфом тянувшийся из того времени, когда все рецедировалось в Москве.

Прошлое собрание своим решением (пункт 5) постановило: "Исходя из оценки финансовых возможностей АО СМП, рекомендовать конференции трудового коллектива воздержаться от применения в Коллодоговоре пункта 3.2.2 Отраслевого тарифного соглашения, то есть ограничиться в 1994 году предоставлением работающим основного оплачиваемого отпуска продолжительностью в 24 рабочих дня и дополнительного (14 рабочих дней) по условиям северных льгот".

Второй абзац пункта: "Обязать Генерального директора подписать Коллективный договор при соблюдении указанного условия".

Решение состоялось. Решение не выполнено, что

обошлось нам примерно в миллиард, если не больше. На профсоюзной конференции необходимой поддержки руководство пароходства не получило, Коллодоговор был подписан.

Акт сам по себе значимый уже в том, что последствия его рассматриваются весьма материально. Итак, 38 рабочих днейоказалось мало. Теперь мы оплачиваем дополнительно 12 дней, а это, прошу понять, не плата за производительный труд, поскольку невозможно понять и просто увидеть - у кого, где, когда он стал ненормированным?.. А если это исключение из правил, то оно указанных денег не стоит. Кроме того, здесь и дополнительная численность как на флоте, так и береговых подразделениях с затратами на ее содержание.

Поверьте, в этих словах не досада, а желание понять источник и предотвратить расширение зоны противоречий акционеров и членов трудового коллектива.

И социальная сфера, и сохранение излишней численности, и не соответствие возможностям предприятия отпуска, и льготные суда - все это вместе не что иное, как, образно говоря, налоги на самих себя, довольно ощущим бремя, которое мы несем с большими издержками. Но весомость каждого из этих факторов разная, требующая постоянной переоценки.

Есть категория лиц, культивирующая мнение, что все это надо отбросить как отжившую филантропию, обратить все доходы в зарплату,

а кто и как будет жить, лечиться, отдыхать, воспитывать детей, доживать последние годы - все это, якобы, можно купить.

Жаль, что в нашем Коллодоговоре ни разу не встречается такое понятие, как совесть. Термин, конечно, не юридический, но стоящий того, чтобы он присутствовал хотя бы в уме, читался между строк.

Посетите детские сады, поговорите с ветеранами в профилактории или в поликлинике,айдите на приемы по личным вопросам - может быть, тогда многие жизненные проблемы будут восприниматься остронее.

Итак, кадры. Владимир Федорович Васильев, начальник управления кадров,

может охарактеризовать ситуацию в деталях. Остановлюсь на главном. Сегодня превышение фактической численности над нормативной составляет 497 человек, при явном избытке рядового состава и некоторых категорий командиров флота.

Но это лишь количественная сторона вопроса. Идет качественное обновление флота судами с высокой степенью автоматизации и современной технологией, требующими небольших экипажей с высокой профессиональной подготовкой, совмещения профессий.

К этому добавляются высочайшие конвенционные стандарты международных организаций, обеспечивающие безопасность труда на море и его экологию. Речь, в частности, идет о нашей уже начатой организационной подготовке к принятию на себя обяза-

тельств по полному признанию и исполнению "Междунородного Кодекса по управлению безопасностью", который, очевидно, будет введен в качестве IX главы в Конвенцию "СОЛАС-74". Это не только требования времени, но и весьма значительные средства на их внедрение.

Время для подготовки еще есть, пока требования Кодекса носят лишь рекомендательный характер. Но уже с 1998 года они распространятся на пассажирские суда и суда, перевозящие огнеопасные и химические грузы, а с 2002 года - на все остальные.

Должны быть разработаны документы по четкому взаимодействию всех органи-

заций, подразделений и лиц, допускаемых к управлению судном в любых вариантах опасности, грозящей людям, судну и морю, а также по органи-

зации связи в международной системе. А второе, не менее сложное - наши судовладельческие компании должны будет получить сертификат, удостоверяющий эту готовность и ее качество в действии при самом высоком уровне проверки.

Такой сертификат - не что иное, как главное условие доверия клиентуры к судам фирмы, пропуск на фрахтовый рынок, дающий преимущество и права в предоставлении своих услуг. Таким образом, время поставило вопрос не только о естественно идущем, но и о целенаправленном отборе кадров по признакам профессиональной пригодности, способностям воспринимать новое. Это если

говорить вообще, а о командном составе, для которого в составе экипажей будет расти - в особенности. Мы обязаны видеть и ощущать этот объективный процесс, обеспечить подготовку моряков, их адаптацию к новым условиям. С этой позиции их работа в совместных предприятиях (а она, как я уже говорил, будет расширяться) решает задачу не только с рабочими местами, но и учит ремеслу.

В целом обстановка же-

сткая, а если говорить о флоте, то прежде всего это относится к капитанам судов. От уровня их профессионализма, но только как судоводителя, но коммерсанта, юриста, организатора, от понимания ими своей роли в компании зависит очень многое, а на основном этапе нашего производства, в его транспортной составляющей - все.

В кадровой политике мы неумолимо и осознанно идем к контрактной системе и придем к ней, как только это позволит законодательная база.

Считаю необходимым остановиться на основных тенденциях в оплате труда. Начиная 1994 год, мы зафиксировали следующую ситуацию. На 1 января должностные оклады в производственной сфере выросли за прошлый год в 10,6 раза, в непроизводственной - в 14.

С 1 февраля 1994 года оклады плаваставу увеличены на 30%, береговым работникам - на 25%. С 1 октября они вновь подняты на 15 - 40%. Последнее по времени увеличение оплаты

судов СМП

зарплата (включая налоги с фонда оплаты труда) составляет 19%, навигационные расходы - 18,6, ремонт флота - 18,2, топливо - 16,7, амортизация - 13,2, снабжение - 2, налоги - 6,7%.

Это основное.

Каждая статья расходов

- это жизненно необходимая их часть, обеспечивающая работу флота, как, по сути, единственный прибылеобразующий элемент предприятия

нашего акционерного общества.

Можно и нужно искать источники экономии во всем (и эти усилия можно проиллюстрировать цифрами), соотношение статей расходов объективно, экономически обосновано, продиктовано условиями внутреннего и внешнего рынка, а в части налоговых с прибыли - политики государства.

Обстановка в стране, материальное положение большинства людей, безработица, рост цен и инфляция - все это в совокупности

прямо говорят: платить за

Балтийский журнальный

Суда СМП
763 стр.

Владимир ЛУШНИКОВ

НЕ ВЕЙСЯ ТЫ, БЕЛАЯ ЧАЙКА

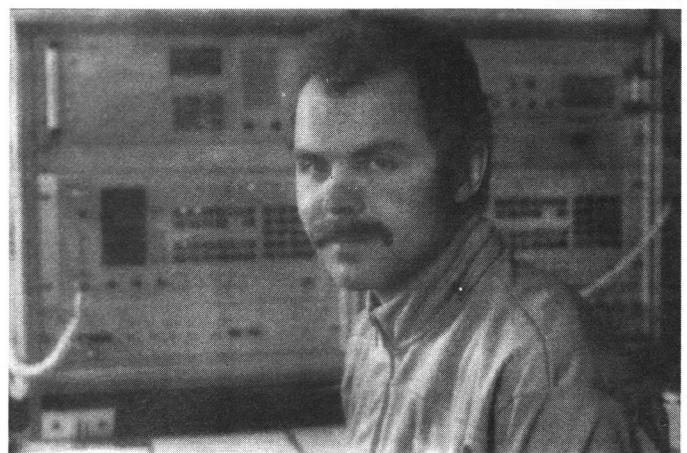
Не весясь ты, белая чайка,
Кружка надо мной, не кричи,
А к матери лучше слетай-ка,
Крылом ей в окно постучи.

Скажи, как от раны страдая,
Я встретил последний свой час.
Ночами, о сыне вздыхая,
Молилась старушка не раз...

Когда на войну уходил я,
Меня провожала жена.
- Я ждать тебя буду, мой милый! -
Прощаясь, шептала она.

Скажи ей, пускай не тоскует,
Прошу, ничего не тая.
Мою бескозырку простую
Потом принесут ей друзья.

100 ЛЕТ РАДИО



• Начальник радиостанции Юрий Шилкин отправился в очередной рейс на теплоходе "Механик Пятгин" впервые. До этого Юра работал на теплоходе "Выборгская столица".
В 1983 году он закончил

Ленинградскую мореходку, и судьба забросила его из средней России на Север, в Архангельск. И вообще он не жалеет. Работает он вполне устраивает.

Мы поздравляем всех специалистов, связавших

свою жизнь с радио, со 100-летним юбилеем радио и профессиональным праздником. Желаем всем здоровья, интересной работы и благополучия.

На снимке: Юрий Шилкин.
Фото Д. Титова.

«Марина Раскова»

Бывший американский "Ironclad", построенный в 1919 году на судоверфи "Chester Sb Co" в Честере (США).

24 июля 1942 года в конвое "PQ-17" судно прибыло в Архангельск, но 13 сентября 1942 года при возвращении в составе конвоя QP-14 в США на Северодвинском рейде село на мель, пробив днище, и с двумя затопленными трюмами возвратилось в Архангельск на буксире.

24 ноября 1942 года к северу от острова Горянин в Белом море судно вторично село на прибрежные камни, пробило днище и легло на грунт, а затем 11 декабря 1942 года было снято с мели аварийно-спасательным отрядом Беломорской военной флотилии Северного флота и отбуксировано в Молотовск.

30 января 1943 года судно было зачислено в списки судов Наркомата морского флота и 25 марта 1943 года после аварийного ремонта принято от союзников в состав СГМП.

В годы Великой Отечественной войны в составе военизированных судов Северного бассейна осуществляло военные и народнохозяйственные перевозки в Баренцевом, Белом и Карском морях.

12 августа 1944 года торпедировано и потоплено у острова Белый в Карском море германской подводной лодкой U-365. 3 октября 1944 года исключено из списков судов Наркомата морского флота.

7540 т; 128,6 x 17,4 x 10,6 м; 2500 л. с.; 12 узл.
1-7,62 мм оруд.; 4 - 12,7 мм и 7,62 мм пулем.

работу надо больше, наши работники, их семьи этого ждут, они это заслужили. И не только моряки.

Мы это понимаем, говорим открыто и готовы к постоянному взаимоизменяющемуся диалогу с профкомами как представителями трудового коллектива в Коллективном договоре. С расчетами, цифрами, документами в руках.

Но главное сказано в начале доклада, где, напомню, дана оценка наших планов, возможностей и перспектив на 1995-й, 1996-й и последующие годы. Это стратегическое направление развития и движения, выдающее Общество на качественно новый уровень возможностей, в том числе и в части повышения благосостояния и работающих, и всех акционеров.

Правление рассмотрело оппонентов, которые считают, что за счет экономии на зарплате, урезая ее на сотни миллионов рублей, пароходство строит новый флот.

Они же, эти доморощенные "футурологи" предрекают развал компаний, которых приведет, якобы, к потере моряками работы и средств к существованию.

Бред какой-то... Не хочу превращать наше собрание в научно-практическую конференцию, но все же несколько замечаний сделаю. Только что вам было сообщено объективный расклад наших расходов, где оплата труда - закономерно сложившаяся на текущий год их часть, в нашем случае - 19%. Арифметика простая - только увеличение общей массы прибыли может как изменить в будущем это соотношение, так и наполнить проценты большим количеством рублей, за это и боремся. А рабочие места - не самое лишь социального характера, только здесь прибыль и создается - на новом, мощном флоте.

Единомыслие, должно сказать, не сводится к наличию одной мысли на всех. Истина рождается в поиске, споре, сопоставлении мнений, проспектов, решений. Давайте подниматься до такого уровня компетентности в дискуссии - читать газеты хотя бы...

Сегодня мы ищем и реально находим ту нишу в рыночном мире, где АО СМП займет достойное место не в порядке очереди, а по признакам уверенного партнерства, качества предлагаемых услуг, обязательности их выполнения, то есть по признакам своей конкурентоспособности. Мы к этому идем и обязаны дойти.

В нашей стране сегодня перекосы в зарплате (именно в ней, а не в оплате труда) чудовищны. Командир альянса, например, получает 10 миллионов в месяц, а билет с Дальнего Востока до Москвы стоит миллион. 90% россиян свое уже отдали. Банковские клерки зарабатывают на этом же уровне (они-то и летают на Канары), а процент банковского кредита, как я уже говорил, стоит на уровне 200. Добиваются своего шахтеры, но ведь это все наши с вами налоги.

На этом фоне обязан сказать о категории наших работников, оплата труда которых уже вошла в противоречие с интересами фирм, с результатами ее в целом неизложенной работы. Я говорю о ведущем звене управленческого аппарата, благодаря усилиям которого создаются благоприятные условия для работы флота.

Замечу при этом, что речь не может идти о пресловутом противопоставлении флота и управления, на что нас постоянно провоцируют, но лишь о соизмерении количества и качества труда, его значимости на всех уровнях по горизонтали и по вертикали.

Честно говоря, мы очень нерешительны в преодолении отмрающих стереотипов общественного мнения, рамок штатного расписания,

боимся, извините, потерять свою девственность и святость, которые и остались-то лишь в воображении и в памяти, как рецедив планового "домостроя".

Новая структура управления финансами, которая предназначена для пронизать и связать воедино весь производственный процесс, требует высочайшей квалификации, полного погружения в решение перспективных и оперативных задач, самоотдачи и преданности делу, в конечном счете, интереса к нему. Такие люди у нас уже есть, их должно быть больше, а поэтому и для этого интерес должен обеспечиваться материально.

Правление рассмотрело вопрос, как говорится, в первом чтении. Полагаю, мы должны решить задачу пока так, как позволяют возможности, с перспективой оплачивать менеджмент высокого уровня достойным образом.

Как вы знаете, пароходство за последние годы вошло в союзнические отношения с несколькими совместными предприятиями, деятельность которых постоянно отслеживается нашими финансово-финансовыми органами, бухгалтериями, рассматривается Правлением. Сопровождается этот процесс и слухами такого порядка, что трудно представить, какие источники информации и что большая фантазия их питают.

Главный интерес в этом взаимодействии (а это и финансовые вложения в уставные капиталы) сводится не только к получению дивидендов, а прежде всего - к укреплению партнерских отношений, к применению льготных условий ценообразования и налогообложения, к совместной деятельности в различных условиях.

Несколько примеров.

Учрежденное в Греции совместное предприятие - акционерное общество "Юниха Менеджмент Компани", созданное как для наиболее полного, последовательного использования ресурсов стареющего флота, так и для сохранения рабочих мест на нем, работает успешно. В 1994 году наша прибыль здесь составила более 4 миллиардов долларов, а моряки, работавшие на судах и под флагом фирм, не пешко заработка. Так что это не просто "utiлизация старья", а весомый вклад в производство, который и здесь имеет социальную составляющую.

Акционерное общество "Совбункер" по итогам работы перечислило в 1994 году нам дивиденд в сумме 63 миллиона рублей. Характерная динамика финансовой деятельности этого объединения, которая рассматривается, хотя и поверхностно, но предельно ясно по нашему дивиденду за 2,5% акций. В 1993 году он составил 27,5 миллиона, и только что прошедшее соединение определило его в текущем году (по итогам прошедшего) - порядка 200 миллионов рублей.

Наша на 100% страховая компания, зарегистрированная на острове Мэн "Стэйт Иншуэрэнс Компани" в 1993 году, дала нам дивиденд в сумме 200 тысяч долларов, а в 1994-м - 250 тысяч. Переезд этих долларов в рубли подчеркивает их весомость.

Акционерный инвестиционный коммерческий Архромстройбанк оценил нашу учредительницу в 5,7 миллиона рублей. 113 тысяч единиц пароходства Морская информационная компания, зарегистрированная на острове Мэн "Слэйт Иншуэрэнс Компани" в 1993 году, дала нам дивиденд в сумме 200 тысяч долларов, а в 1994-м - 250 тысяч. Переезд этих долларов в рубли подчеркивает их весомость.

Пока же Правление одобрило подписанное мной обращение Совета директоров и мэра города в адрес главы администрации области с просьбой о частичном финансировании строительства завода за счет налогов, перечисляемых нами в территориальный дорожный фонд.

Цена вопроса - 3,4% от доходов, а это 23 миллиарда рублей в год. Наши предложения с учетом важности стройки и всего, что мы делаем вокруг нее для поселка, по 10-15 миллиардов рублей в 1995-м и 1996-м годах. В этом случае имеем в 1996 году завод даст первую партию продукции. Степень его готовности - 70%.

их ликвидации, как ее исчерпавших или не подтвердивших.

Краткая характеристика положения дел в капитальном строительстве. Общая его направленность - обеспечение нужд флота и обслуживание коллектива.

В 1994 году была завершена реконструкция причалов № 112 и № 113 смежных с Красной пристанью для обслуживания судов водой и электроэнергией, проведения их экипировки. Экономический эффект в сопоставлении с услугами порта составил только в IV квартале 1994 года 350 миллионов рублей.

Завершаются работы по автономному (минуя "Красную кузницу") более надежному обеспечению электроэнергии предприятия "Моссева острова".

Построен склад ГСМ в районе 26-го лесозавода, что освободило нас от необходимости аренды складских площадей в порту.

Идет строительство 79-квартирного дома в районе Морского культурного центра и 90-квартирного - в поселке Уемский.

На прошлом собрании, 29 апреля 1994 года, был задан вопрос о ходе строительства кирпичного завода. Если бы за прошедший год он вошел в строй, это было бы лучшим ответом акционерам. Однако этого, к сожалению, не произошло.

10 апреля правление, опираясь на детальное освидетельствование документации и самого объекта ревизионной комиссией, рассмотрело эту проблему, всю последовательность решений и действий, которая прямо уперлась в иссякающие источники финансирования. "Моряк Севера" 25 апреля дал информацию по этой теме, поэтому остановлюсь на ней кратко.

Вначале, уже в 1991 году, наш валовый счет во Внешэкономбанке был намеренно заморожен. В результате были сорваны платежи и, естественно, постановка оборудования.

Тем не менее в мае того же года было создано совместное предприятие "Беломорстroiматериалы" для проектирования и строительства завода. Наша доля в его учреждении - 63%, мэрия (наследству от горисполкома) - 25%, объединение "Архромстройматериалы" - 8,35 и, наконец, ТСО "Архангельскстрой" - 3%.

Ситуация не столько сложна, сколько противоречива, что и отметило Правление.

Объективно городу и области завод нужен, поскольку панельное домостроение завершается, кирпич уже завозится в область, а завтра домостроение по индивидуальным проектам потребует именно такого качества кирпича, который мы будем производить. Стала Уйма себя исчерпала морально и физически.

Ситуация не столько

сложна, сколько противоречива, что и отметило Правление.

Завод на комплектном импортном оборудовании по производству кирпича (30 млн. штук в год) и черепицы (4,5 миллиона штук ленточной и 225 тысяч коньковой) даст нам и строительные материалы, и товарную продукцию для реализации. Рынок (внутренний и внешний) это упущенное прибылью. Половодные предприятия в Азовском, Новороссийском, Дальневосточном пароходствах высоко рентабельны, проверены коммерческой практикой.

Пока завод видится в качестве структурного подразделения акционерного общества. В последующем, при реализации идеи холдинговой структуры, его статус и положение могут измениться. Время подскажет, пока надо додстроить.

Уважаемые акционеры!

Когда мы собираемся на следующее собрание, впереди обозначится последняя пятилетка завершающегося века и тысячетелетия.

В отчетном докладе, как и практической деятельности Совета директоров рассматривается и такую перспективу, хотя условия реальной жизни это весьма сложно. Тем не менее ориентиры в экономической, социальной, технической и кадровой политике формируются все более определенно, их основным тенденциям и поставлены этот доклад. Именно они создают уверенность в решении частных задач в рамках формирующейся общей программы нашего движения вперед.

Говоря о приоритетах, я имею в виду, подводя итоги прошлому, интенсивное последовательное обновление флота, совершенствование управленческой и финансовой структур предприятия, целиком направленную на выполнение задания контрактов. Иными словами, перед пароходством встала непростая задача - в возможно короткий срок сделать коренную перестройку системы управления так, чтобы новая система основывалась на лучших технологиях современного менеджмента и с применением новейших систем в области компьютеризации, систем управления качеством и безопасности.

Что сделано в этом направлении в управлении эксплуатации флота? Более двух лет назад мы начали искать ответы на, казалось бы, простые, а практически очень трудные вопросы: кем мы хотим быть, как этого достичь?

Одними из первых были поставлены задачи:

1. Все проблемы пароходства решать самостоятельно. В этом случае нам предстоит длительный и тернистый путь. Нет уверенности, что мы сможем быстро добраться до уровня передовых современных компаний, а тем дольше мы не сможем перестроиться, тем дороже будет цена, потери могут быть очень чувствительны.

2. Проблемы реорганизации пароходства решать совместно с западным партнером, владеющим современными технологиями и действующими системами управления качеством и безопасностью. В этом случае реорганизация проходит достаточно быстро. Принципиально по-другому могут быть решены вопросы внедрения новых технологий, кадровые и т. д.

Это то, что на поверхности, но каждый вариант имеет свои плюсы, минусы и отрицательные детали.

Надеюсь, что руководство пароходства сделает правильный выбор.

3. Обучить на рабочих местах, а также путем прохождения стажировок в западных судоходных компаниях старых работников и вновь принятых на работу в УЭФ с учетом новых требований. Для достижения этих целей в марте 1993 года была создана экспериментальная

Выступление А. Ф. Кысина, начальника управления эксплуатации флота

Система управления работой флота, основных подразделений АО СМП была практически осталась пригодной, приспособленной для плановой экономики, для централизованной командной системы управления, когда начали все складываться в один мешок и передавались в госбюджет, а затем под утвержденный план пароходство финансировалось из бюджета, когда 85 - 90 процентов всего объема перевозок распределялись централизованно, а только 10 - 15 процентов грузов брали с рынка, и то только через Соврафт.

За последние годы ситуация коренным образом изменилась. В настоящее время 100 процентов грузов фрахтуются с рынка. Сейчас ведется работа по усовершенствованию и внедрению нового варианта НГРФ, основанного на расчетах рейсов в действующей временной локальной сети на 10 компьютеров в УЭФ, закуплены программы для предварительного и фактического расчетов рейсов, расчетов ставленного времени.

Сейчас ведется работа по усовершенствованию и внедрению нового варианта НГРФ, основанного на расчетах рейсов в действующей временной локальной сети на 10 компьютеров в УЭФ.

С 1 января 1995 года в пароходстве принята новая схема движения финансовых потоков. Суть ее в следующем. На существующем флоте, собственности пароходства, УЭФ зарабатывает деньги. В частности, на 1995 год нам дано задание заработать 100 млн. долларов. Выполнение задания контролируется по всему времени. С учетом этого утвержденные бюджеты зам. генерального директора, исполнительных директоров на техобслуживание и ремонт флота, на снабжение, на зарплату и т. д. То есть практически в принципе распределены функции, обязанности и ответственность между коммерческим и техническим менеджментом.

Несмотря на то, что заработано очень много энергии, труда и времени на уже сделанное, для того чтобы внедрить и освоить новые технологии в области управления на уровне западных судоходных компаний, еще предстоит сделать в несколько раз больше.

Мне представляется два пути достижения поставленных задач:

1. Все проблемы пароходства решать самостоятельно. В этом случае нам предстоит длительный и тернистый путь. Нет уверенности, что мы сможем быстро добраться до уровня передовых современных компаний, а тем дольше мы не сможем перестроиться, тем дороже будет цена, потери могут быть очень чувствительны.

2. Проблемы реорганизации пароходства решать совместно с западным партнером, владеющим современными технологиями и действующими системами управления качеством и безопасностью. В этом случае реорганизация проходит достаточно быстро. Принципиально по-другому могут быть решены вопросы внедрения новых технологий, кадровые и т. д.

Это то, что на поверхности, но каждый вариант имеет свои плюсы, минусы и отрицательные детали.

Надеюсь, что руководство пароходства сделает правильный выбор.

Согласно Уставу Общества, Положению об акционерных обществах № 601 от 25.12.1991 и в соответствии с Положением о порядке выплаты дивидендов АО "Северное морское пароходство" несет обязательства перед владельцами обыкновенных и привилегированных акций по размеру и срокам выплаты дивидендов.

По итогам деятельности общества в 1994 финансовом году фиксированный размер выплаты акций составил 11940 рублей (а сумма выплат дивидендов на привилегированные акции составляет 10% от суммы чистой прибыли, остающейся в распоряжении пароходства).

Выплата дивидендов по привилегированным акциям производится согласно реестру акционеров по состоянию на 28 апреля 1995 года.

Выплата всех дивидендов будет проходить через отдел вкладных операций Архангельского Промстройбанка, расположенный в здании управления кадров пароходства.

Сумма дивидендов на одну акцию объявлена без учета подоходного налога.

А. Н. ГАГАРИН,
Генеральный директор
АО "Северное морское пароходство".

Протрубыли сбор юнгаши

26 апреля в конференц-зале АО СМП собрались на очередное отчетно-выборное собрание своей организации юнги военных лет, те, кто связал свою жизнь с морем с 12 - 14-летнего возраста и до седых волос остался верен ему.

Ветераны обсудили проблемы регионального совета юнг АО СМП, вопрос о праздновании 50-летия Победы, решили организационные вопросы. В частности, решено установить размер годового членского взноса в 2000 рублей.

Председателем совета юнг СМП избран Юрий Александрович Елфимов, казначеем - Рудольф Александрович Кротов. На собрании присутствовали 36 ветеранов - бывших юнг Северного морского пароходства.

В. ПОПОВ,
член регионального совета юнг АО СМП.

Ответы на кроссворд «Пять букв»

1. Попов. 2. Помор. 3. Народ. 4. Басон. 5. Паром. 6. Завод. 7. Седов. 8. Декор. 9. Канал. 10. Затон. 11. Ансон. 12. Ангар. 13. Ропак. 14. Кораб. 15. Шипка. 16. Пикап. 17. Пикша. 18. Сивко. 19. Ордер. 20. Кроша. 21. Лекок. 22. Терек. 23. Зазор. 24. Замок. 25. Минус. 26. Пират. 27. Седан. 28. Ревун. 29. Верба. 30. Редан. 31. Канат. 32. Дамба. 33. Таран. 34. Навал. 35. Габас. 36. Салат. 37. Репка. 38. Пенал. 39. Кюоск. 40. Пинка. 41. Время. 42. Краск. 43. Оранг. 44. Драма. 45. Рокот. 46. Коран. 47. Марат. 48. Закон.

ЗНА-
КОМ-
СТВА.
через
«Моряк Севера»



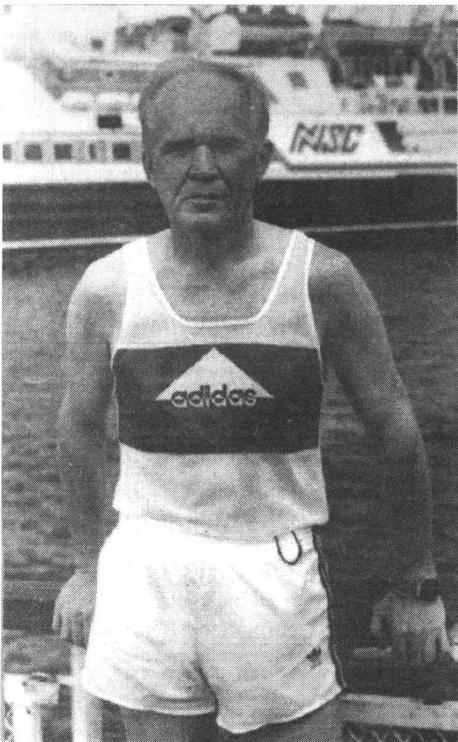
• Женщина 34 лет, обыкновенной внешности. Имею маленького сына, жильем обеспечена. Познакомлюсь с хорошим человеком.

Все подробности при встрече.

Писать по адресу посредника: 163009, г. Архангельск-9, ул. Галушкина, дом 30, кв. 11, Розочкину Сергею Николаевичу. Стоимость объявления 10 000 рублей.

Деньги надо перечислить на расчетный счет Северного морского пароходства № 200467422 в центральном отделении Промстройбанка, МФО 41117757, а квитанцию вместе с текстом объявления переслать в редакцию.

50-летию ПОБЕДЫ ВЕТЕРАН БЕГОВОЙ ДОРОЖКИ



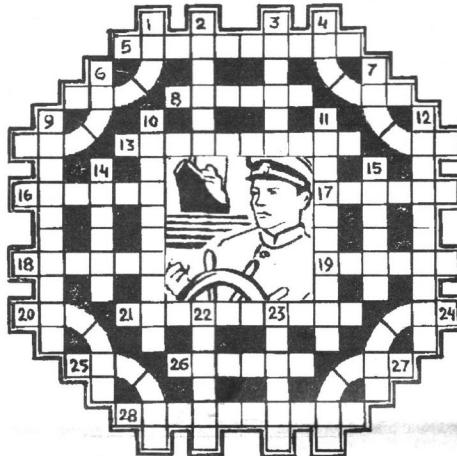
Кроссворд

1. Устройство в подвеске компаса, сохраняющее его неподвижность при качке. 2. Порт, город-герой. 3. Турецкая парусная плоскодонка до 40 тонн. 4. Морская баржа. 5. Воспитанник кадетского корпуса при направлении на флот для практики. 6. Судно для перевозки грузов насыпью и напалом. 7. Высадка войск на занятый противником берег. 8. Суша, окруженная водой. 9. Исполнитель главной роли в фильме "Адмирал Ушаков". 10. Автор песни на словах Флерова "Что шумишь ты, студеное море?". 11. Английский корабль, первое научное судно и современный корабль того же назначения. 12. Руководство к прибору оправила эксплуатации. 13. Речная баржа как причал. 14. Звуковой сигнальный прибор. 15. Отверстие в

«Компас»

палубе для отвода воды за борт. 16. Автор картины "Плот "Медузы" (Лувр). 17. Инструмент котельного машиниста. 18. Предмет, смягчающий толчок бортом о причал. 19. Инструмент для такелажных и парусных работ. 20. Большие парусные или гребные соревнования. 21. Спортивный снаряд в виде доски с парусом. 22. Восточное парусное плоскодонное судно. 23. Быстро увеличение оборотов двигателя при резком снятии нагрузки. 24. Банка или коса, покрытая водой. 25. Постепенное понижение морского dna от берега. 26. Положительные последствия, выгода. 27. Набег морской волны на берег. 28. Способ добывания объектов водного промысла.

Составил В. Шестаков.



В Новодвинске прошли соревнования по бегу на 20 км, посвященные 50-летию Победы. В соревнованиях участвовали спортсмены из Архангельска, Северодвинска, Новодвинска. В команде архангельских спортсменов был и моряк АО СМП Аркадий Борисович Попов - старший механик теплохода "Пионер Олеги".

Его имя среди стайеров известно и уважаемо, он участник многих марафонов и пробегов у нас и в других городах.

Находясь в отпуске, он постоянно тренируется, каждое утро отмеряет километр за километром на беговой дорожке.

- Это мой первый старт в 1995 году, - говорит Аркадий Попов по поводу своего участия в нынешних соревнованиях. - Готовился я к нему серьезно. В Новодвинске бежал дистанцию в 20 км. Хотя была плохая погода - ветер, огромные лужи и серьезные соперники, все же показал неплохой для себя результат - один час тридцать одна минута восемь секунд. И занял в своей возрастной группе (50 лет) четвертое место. Первым стартом я доволен.

Весенний старт позади, впереди - новые пробеги, марафоны.

Месте с другими марафонцами Аркадий Борисович сейчас готовится принять участие в Московском Международном полумарафоне, который состоится 8 мая и посвящен 50-летию Победы.

Пожелаем ему успешных стартов!

М. ПИНЕГИН.



Стоят в портах: Архангельске - "Вера Мухина", "Плещеев", "Пионер Эстонии", "Исаакогорка", "Константин Коршунов", "Пионер Якутии", "А. Сибиряков", "Механик Желтовский", "Евгений Онуфриев", "Андрей Иванов", "Николай Емельянов", "Яков Резиненко", "Механик Маркевич";

Кеми - до 6.05 "Советский моряк";

Санкт-Петербург - "Пионер Казахстана", "Парголово", "Петровский", "Сосновец", "Арсений Москвич", "Механик Семаков";

Выборг - "Александр Панкратов";

Херсоне - до 8.05 "Поной"; Вентспилсе - "Салават Юлаев";

Риге - "Кондратий Булавин";

Норвегии - "Михаил Чемеринов";

Финляндии - "Капитан Мачалов", "Капитан Глотов", "Игорь Грабарь", "Пустозерск", "Пушлахта";

Польшу - 7.05 "Капитан Пономарев";

Голландию - 6.05 "Механик Пятлив"; 7.05 "Механик Тюленев"; 10.05 "Механик Котцов"; "Механик Красковский";

Бельгию - 6.05 "Пионер Архангельска", "Пионер Карелии";

Францию - 8.05 "Бахчисарай";

Германию - 7.05 "Механик Брилин"; 8.05 "Ленинградский ополченец"; 11.05 "Вячеслав Денисов";

Данию - 8.05 "Механик Фомин";

Португалию - "Капитан Люсь";

Греции - 15.05 "Поморье";

Югославию - 8.05 "Печенья";

Испанию - 16.05 "Петрокрепость";

Кубу - 12.05 "Паланга";

Мароко - 8.05 "Константин Юон";

Италию - 9.05 "Академик Глушко", "Пулково"; 13.05 "Иван Шадр"; 23.05 "Советская Якутия";

Саудовскую Аравию - 16.05 "Иоганн Махмастайт";

Тунис - 14.05 "Теодор Нетте"; "Инженер Плавинский";

Алжир - 6.05 "Технолог Конюхов"; 7.05 "Константин Савельев";

Венесуэлу - 13.05 "Капитан Глазачев";

АРЕ - 12.05 "Пионер Молдавии"; 14.05 "Николай Новиков".

Ганти - "Иван Рябов";

Перу - "Василий Мусинский";

Индии - "Петр Смидович".

Находятся в пути: Архангельск - 8.05 "Советский воин";

Санкт-Петербург - 8.05 "Павел Корчагин", "Механик Ярцев";

Николаев - "Петр Стрекозов";

Англию - 6.05 "Череповец";

10.05 "Капитан Замятин", "Пионер Москвы";

Норвегию - 7.05 "Механик Пустошный";

Балтику - "Иван Болотников";

Вентспилс - 6.05 "Котлас";

Таллинн - 8.05 "Петр Каходский";

Финляндия - 7.05 "Петрозаводск"; 8.05 "Якоб Кундерст";

Дания - 11.05 "Константин Шестаков";

Польшу - 7.05 "Капитан Плономарев";

Голландию - 6.05 "Механик Пятлив"; 7.05 "Механик Тюленев"; 10.05 "Механик Котцов";

Бельгию - 6.05 "Пионер Архангельска", "Пионер Карелии";

Францию - 8.05 "Бахчисарай";

Германию - 7.05 "Механик Брилин"; 8.05 "Ленинградский ополченец"; 11.05 "Вячеслав Денисов";

Данию - 8.05 "Механик Фомин";

Португалию - "Капитан Люсь";

Греции - 15.05 "Поморье";

Югославию - 8.05 "Печенья";

Испанию - 16.05 "Петрокрепость";

Кубу - 12.05 "Паланга";

Мароко - 8.05 "Константин Юон";

Италию - 9.05 "Академик Глушко", "Пулково"; 13.05 "Иван Шадр"; 23.05 "Советская Якутия";

Саудовскую Аравию - 16.05 "Иоганн Махмастайт";

Тунис - 14.05 "Теодор Нетте"; "Инженер Плавинский";

Алжир - 6.05 "Технолог Конюхов"; 7.05 "Константин Савельев";

Венесуэлу - 13.05 "Капитан Глазачев";

АРЕ - 12.05 "Пионер Молдавии"; 14.05 "Николай Новиков".

И. КУРЧАНОВА, информатор службы Трансфлот.

Заочное отделение

Архангельского мореходного училища имени капитана В. И. Воронина
Департамента морского транспорта России

объявляет прием на 1995 - 96 учебный год по специальностям:

морское судовождение (готовят техников-судоводителей);

эксплуатация судовых энергетических установок (готовят техников-судомехаников).

На заочное обучение принимаются лица без ограничения возраста, имеющие образование в объеме средней школы (на третий курс), успешно выдавшие вступительные экзамены и работающие по специальности, избранной для изучения.

Заявление о приеме подается на имя начальника училища с указанием избранной специальности.

К заявлению прилагается: характеристика-рекомендация для поступления в училище, выданная с последнего места работы (демобилизованные из Вооруженных Сил представляют характеристику от

командования воинской части); выписка из трудовой книжки, заверенная руководителем предприятия; документ об образовании (в подлиннике); медицинская справка по форме № 086/у; три фотографии (без головного убора размером 3x4).

Поступающие сдаются вступительные экзамены на базе полной средней школы по русскому языку и литературе (сочинение) и по математике (устно). Экзамены проводятся двадцатого числа каждого месяца. Для плавсостава судов, находящихся в плавании, - по прибытии судна в порт.

За справками обращаться по телефону 49-85-52 - заочное отделение.

Адрес: 163061, г. Архангельск, набережная Северной Двины, 111, заочное отделение.

Выражаем сердечную благодарность руководству и сотрудникам УЭФ АО СМП, профсоюзному комитету и совету ветеранов пароходства, друзьям за организацию похорон нашего любимого мужа, отца Виктора Васильевича Блаженова.

С уважением, жена, сыновья.

Руководство, профсоюзный комитет АО "Северное морское пароходство", экипаж теплолодки "Якоб Кундер" с глубоким прискорбием извещают, что на 46-м году жизни скончался старший помощник капитана ПОПОВ

Владимир Васильевич, и выражают искреннее сочувствие родным и близким покойного.

ПОПОВ

Владимир Васильевич,

и выражают искреннее сочувствие родным и близким покойного.

Заказ 435

Редактор Т. Б. Шахова.