



С днем рождения, пароходство!

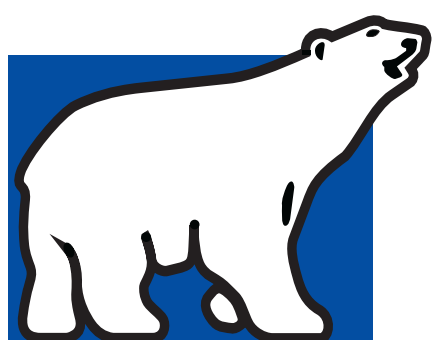
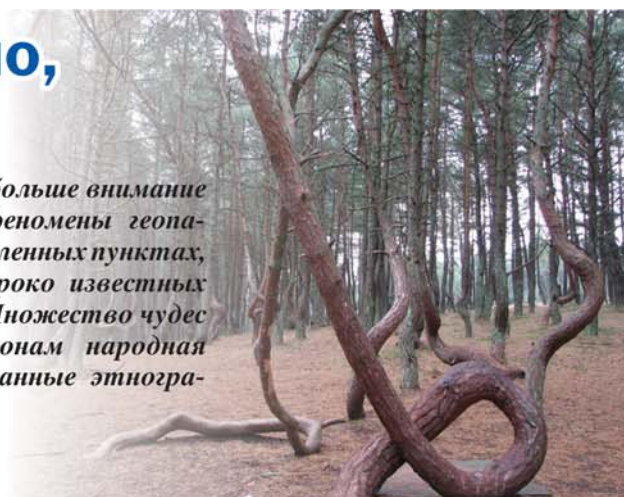
22 сентября исполнилось 74 года Мурманскому морскому пароходству.

→ Стр. 7

Осторожно, радон!

В последние годы все больше внимание ученых привлекают феномены геопатогенных зон как в населенных пунктах, так и вне них, но широко известных местному населению. Множество чудес приписывает этим зонам народная молва и легенды, собранные этнографами в этих местах.

→ Стр. 6



АРКТИЧЕСКАЯ



№ 9
(7661)

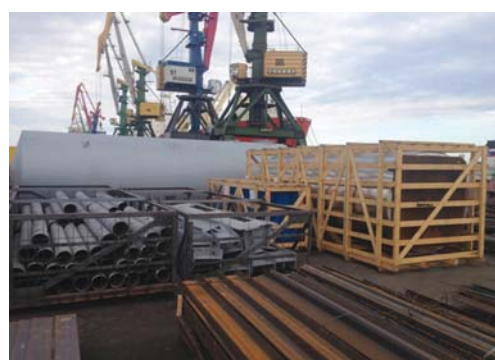
30 сентября
2013

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Теплоход «Юрий Аршеневский» продолжает доставлять грузы на Чукотку

До начала октября теплоход будет находиться под погрузкой в порту Архангельск. В свой второй рейс на Певек судно доставит от нескольких грузоотправителей более 6 тысяч тонн груза различной конфигурации и классификации - автотехнику, пиломатериалы, контейнеры. Из Архангельска в Певек ему предстоит пройти около 2788 морских миль по трассе СМП.



«Котлас» в открытом море оказал помощь терпящему бедствие судну

Не все суда, работающие в Арктике, уделяют должное внимание вопросу безопасности мореплаванию. Излишняя самонадеянность порой приводит к серьезным последствиям. Следуя на остров Челюскин, в Карском море «Котлас» оказал помощь терпящему бедствие танкеру «Нордвик», получившему повреждение на трассе Северного морского пути.

→ Стр. 3

ДО СВИДАНИЯ, МУРМАНСК, ДО ВСТРЕЧИ, ПЕВЕК!



Такой шанс для журналиста выпадает не часто. Может быть, раз в жизни. Правда, в моей биографии получается раз в пятнадцать лет. Ради такого приключения решил потратить 25 суток своего отпуска. В 1999 году вместе с фотокорреспондентом газеты «Мурманский вестник» Львом Федосеевым довелось на атомном ледоколе «Арктика» пройти по Северному морскому пути до Диксона. По итогам того похода вышел цикл статей. В этот раз предстоит плавание по Северному морскому пути до Певека, почти по всему маршруту Севморпути, на танкере Мурманского морского пароходства «Хатанга», который доставляет нефтепродукты в этот отдаленный город арктического побережья.

На «Хатангу» 14 сентября в 9.30 меня доставил катер «Туман». Рядом с рейдовым перевалочным комплексом на базе супертанкера «Натали», дедвейтом 150 тысяч тонн, «Хатанга» выглядела небольшим судном, хотя его длина составляет почти 160 метров, ширина - 26, высота борта - 13,7 метра, а дедвейт - 23050 тонн.

До Певека со скоростью около 15 узлов по чистой воде и за ледоколом во льдах, как повезет, мы будем двигаться более 10 суток. Там с нетерпением ждут более 20 тысяч тонн дизельного топлива, которое «Хатанга» доставит для нужд Чукотского автономного округа.

ДИЛЕТАНТАМ В АРКТИКЕ ДЕЛАТЬ НЕЧЕГО

В период якобы «глобального потепления» и сообщений о «сокращении ледового покрова Северного Ледовитого океана», который на деле в 2013 году увеличился на 1,6 миллиона квадратных километров, во многих странах заговорили о свободном плавании по Северному морскому пути без ледокольного сопровождения, на обычных судах, с экипажами, которые ранее видели льды лишь в кино и на картинках.

Продолжение читайте на стр. 4 - 5.

Наш
хронограф



Октябрь-ноябрь - 30 лет назад (1983) атомные ледоколы «Арктика», «Ленин», «Сибирь» Мурманского морского пароходства совместно с дизель-электрическими ледоколами успешно вывели группу сухогрузных судов и танкеров, оказавшихся в экстремальных ледовых условиях в Айонском ледовом массиве Чукотского моря.



COSCO СДАЕТ ПОЗИЦИИ

China Cosco Holdings перестала быть крупнейшим в мире перевозчиком сухих грузов, уступив пальму первенства японской компании – Nippon Yusen Kaisha (NYK). Это является результатом оперативной стратегии китайского перевозчика, терпящего многомиллиардные убытки и вынужденного продавать свои активы из-за боязни приостановки котировок акций на фондовой бирже. Сегодня у Cosco выполняют контрактные обязательства 332 балкера общим дедвейтом 29 млн. тонн (для сравнения - в конце 2012 года было зафрахтовано 380 судов). У NYK работают на фрахтователей 389 балкеров общим дедвейтом 38,4 млн. тонн.

На недавнем брифинге председатель Cosco Ма Цзехуа прокомментировал ситуацию следующим образом: «Я беру на себя ответственность за ошибки Cosco и проблемы. Я, как вице-президент, контролировал отдел, занимающийся эксплуатацией флота, но не был достаточно зрелым в этом вопросе».

Даже несмотря на то, что в первой половине этого года Cosco осуществила продажу рентабельных компаний - Cosco Logistics и China International Marine Containers (CIMC), чтобы сузить промежуточные потери, компания продолжает находиться на грани выживания.

«Мы сейчас тщательно анализируем наши прибыли и убытки в течение последних нескольких лет. Мы не отрицаем, нам не хватает здравого смысла в нашем развитии и управлении рисками, в результате чего - наши сегодняшние трудности».

СПРАВКА

Nippon Yusen Kaisha - это одна из крупных судоходных компаний в мире, входящая в Mitsubishi Group. Компания имеет свою штаб-квартиру в Минато, Токио, Япония.

Компания ведет свою историю с 1870 года - даты основания «Tsukumo Shokai Shipping company». В 1875 году название компании было изменено на «Mitsubishi Mail Steamship Company», это было судоходное подразделение выросшей на основе судоходного бизнеса Ятаро Ивасаки группы компаний «Mitsubishi».

В 1881 году премьер-министр Японии Тосимити Окубо, оказывающий поддержку компании Ятаро Ивасаки, был убит. Новое правительство ликвидировало монополию «Mitsubishi» на морские перевозки и передало перевозки для нужд государства новой судоходной компании - «Kyodo Unyu Kaisha». Борьба между «Mitsubishi» и «Kyodo Unyu Kaisha» стала одной из крупнейших конку-



Фото с сайта: commons.wikimedia.org

рентных войн в Японии XIX века. В январе 1885 года Ивасаки заявил, что устал от борьбы и поэтому выведет свой флот в море и сожжет его на виду у правительства. Чтобы не допустить потери большей части торгового флота страны, министры предложили объединить конкурирующие компании. В июле 1885 года судоходное подразделение «Mitsubishi» и «Kyodo Unyu Kaisha» слились в крупнейшее в Японии пароходство «Nippon Yusen Kaisha (NYK)», флот которого насчитывал 58 пароходов.

Источник
<http://ru.wikipedia.org>

ИННОВАЦИОННЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ KG СУДОХОДСТВА

Многие эксперты в Германии сегодня сходятся во мнении, что KG система, которая финансировала около 2500 судов, существующая долгие годы в стране, на самом деле плохо работает. Это и является основной причиной кризиса в судоходстве и сотен дел о несостоятельности (банкротстве) как мелких KG, владеющих одним судном, так и крупных игроков, объединяющих несколько таких KG.

В прошлом судовладельцы всегда были нацелены лишь на определенную отдачу от вложенных средств: получали свои деньги и «не заморачивались по поводу ежедневного управления судами и поиска новых решений». И это дало свои плоды.

Также причину банкротств можно искать и в том, что большинство инвесторов из-за большого кризиса оказались не в состоянии продолжать финансирование KG. Для многих фондов наступили трудные времена, у них появилась большая потребность в деньгах, но банки внедрили ограничения по кредитованию.

Но часть немецких судовладельцев все же призывают соотечественников к оптимизму и уверяют, что нынешние проблемы в отрасли можно преодолеть. На прошедшей недавно в Гамбурге конференции **German ship**

finance, член правления судоходной компании **Hamburg Sud** - доктор Арнт Весперманн заявил, что в скором времени мировая торговля будет восстановлена, Германия имеет большие ресурсы, в частности человеческие, которые помогут судоходству восстановиться. Есть и ряд альтернативных решений, как выпуск облигаций и финансирование со стороны институциональных инвесторов, таких как страховые компании. Кроме того, всей этой KG нише нужны свежие идеи, привлечение профессиональных кадров и розничных инвесторов. «Нужно уйти от классического стиля KG, состоящих из одного судна, вместо этого разработать новые инновационные схемы функционирования отрасли и убедить многих розничных инвесторов вкладывать свои сбережения в судоходство», - сказал доктор Весперманн.



СПРАВКА

Hamburg Sud - немецкая судоходная компания, основанная в 1871 году. По состоянию на март 2013 года компания является 12-м крупнейшим в мире контейнерным перевозчиком с контейнеро-местимостью судов в 424,405 TEU. Компания входит в немецкую компанию Oetker Group.

NJTC ГРОЗИТ ДЕЛИСТИНГ

Nanjing Tanker Corporation (NJTC), вторая по величине танкерная компания в Китае,

находится на грани делистинга. Компания оказалась в таком положении после того, как ее чистый убыток в годовом исчислении увеличился еще на 12% (на 118 млн. долларов).

NJTC - дочернее предприятие государственной **Sinotrans & CSC**, акции которой в мае уже были отстранены от торгов в связи с тремя последовательными годами потерь. Вероятнее всего, что по такому сценарию будут развиваться дела у **NJTC**, поскольку мировой танкерный рынок продолжает находиться в упадке.

NJTC - это владелец 16 очень крупных судов, перевозчиков сырой нефти. Выручка от их эксплуатации выросла на 23% по сравнению с предыдущим годом. Однако, несмотря на улучшение выручки, компания продолжает находиться в тяжелом положении из-за длительной депрессии на фрахтовом рынке и высоких эксплуатационных расходов.

СТРОЙТЕ НОВОЕ, УТИЛИЗИРУЙТЕ СТАРОЕ

Норвежский концерн **Front line** отчитался о чистом убытке в 120 млн. долларов во втором квартале текущего года.

Несмотря на переизбыток мощностей и падение стоимости фрахта Фредриксен продолжает инвестировать сотни миллионов долларов в строительство новых судов. Так, новая компания «**Frontline 2012**» с ограниченным флотом начала свою работу с взятия банковского кредита и за-

сена, не вернется к устойчивому состоянию, пока число супертанкеров не сократится, тем не менее вкладывание средств в новые проекты судов представляется ему целесообразным, поскольку новое поколение танкеров отличается оптимальным потреблением топлива, а цена на них сегодня достигла исторического минимума. Со своей стороны Фредриксен, чтобы помочь танкерному рынку восстановиться и достигнуть баланса, посоветовал судовладельцам обследовать свой флот и те суда, которым более 15 лет и инвестиции в них уже невыгодны, отправить на утилизацию.

ДОХОДЫ «СОВКОМФЛОТА» СНИЗИЛИСЬ

Как отмечают аналитики, большинство танкерных компаний теряют огромное количество денег в последние годы, многие судовладельцы с громкими именами являются фигурантами дел о признании несостоятельности. Основным исключением из этой тенденции, по крайней мере до сих пор, была российская государственная компания «Совкомфлот», которая считается крупнейшим игроком в танкерном секторе.

Однако, как и в первом квартале, компания показывает не лучшие результаты: во 2-м квартале 2013 года чистый убыток «Совкомфлота» составил 16,4 млн. долларов против чистой прибыли в размере 5,4 млн. долларов за аналогичный период 2012 года. Доходы компании снизились на 12,2%.

Первый заместитель генерального директора - финансовый директор ОАО «Совкомфлот» в интервью корреспонденту Lloyds List сообщил, что, по его прогнозам, к концу этого года возможно улучшение финансовых показателей, и связывает нынешние результаты с экономическим спадом. По его словам, многие участники танкерного рынка «стали свидетелями беспрецедентного падения ставок». «Работа танкерной индустрии зависит от спроса и предложения. Мы были плохо дисциплинированы в плане управления предложениями. И как только после финансового кризиса спрос рухнул, мы столкнулись с переизбытком мощностей на рынке».

Подготовила Ирина
ЮСУПОВА
по материалам
www.Lloydslist.com
и информационных
агентств.





ТЕПЛОХОД «ЮРИЙ АРШЕНЕВСКИЙ» ПРОДОЛЖАЕТ ДОСТАВЛЯТЬ ГРУЗЫ НА ЧУКОТКУ

До первых чисел октября теплоход будет находиться под погрузкой в порту Архангельск. В свой второй рейс на Певек судно доставит более 6 тысяч тонн груза от нескольких грузоотправителей различной конфигурации и классификации - автотехнику, стройматериалы, контейнеры с геолого-разведочным оборудованием и другими грузами. Из Архангельска в Певек ему предстоит пройти около 2788 морских миль по трассе СМП. Время в пути - около 10 дней, в том числе сутки под ледокольной проводкой.

На днях приступили к погрузочным работам. Загружаемся по мере поступления грузов, которые доставляются в Архангельск различными путями, включая железнодорожный транспорт. Практически все трюмы будут заняты, - сообщил по телефону капитан судна Валерий Болдырев.

Капитан заверил: «Работаем спокойно, без всякой нервозности». Основной костяк

экипажа - опытные работники пароходства, долгие годы работающие на трассах Северного морского пути, капитан - моряк с почти сорокалетним стажем. Им не впервые решать подобные задачи.

«Юрий Аршеневский» - универсальное многоцелевое судно-снабженец серии СА-15, спроектировано и построено специально для работы в Арктике. Особенности проекта СА-15 кроются в его функциональных возможностях. Теплоход способен решать широкий спектр задач, имеет усиленный ледовый класс, два мощных двигателя и крановое оборудование, что позволяет осуществлять выгрузки как на оборудованных, так и на необорудованных берегах. Как и несколько лет назад, сегодня этот тип судов очень востребован для совершения рейсов в арктических широтах.

Весной теплоход осуществлял маршруты плавания в район строящегося порта Сабетта и выгружал на ледовый



припай в Обской губе стотонные, крупногабаритные конструкции, снабжал грузами золотоискателей на острове Большевик. В настоящее время снабжает арктические населенные пункты в рамках государственного северного завоза. Летом этого года экипаж «Юрия Аршеневского» совместно с плавкраном ПК-76 осуществлял транспортировку конструкции волновой электростанции в

район острова Кильдин в рамках совместного проекта с ОАО «РусГидро».

За время работы в составе флота ММП теплоход выполнял не только регулярные коммерческие рейсы, но и решал важные государственные задачи.

В 2008-2009 годах судно выполняло доставку оборудования для Ванкорского нефтяного месторождения из Архангельска в Дудинку.

Было сделано несколько сложных и уникальных рейсов. Нужно было успеть доставить груз в срок, поскольку река Большая Хета, где расположена база Ванкор, пригодна для судоходства лишь на протяжении одной недели в году. Тем не менее мурманские моряки уложились в этот предельно сжатый срок. Экипаж «Юрия Аршеневского» не только обеспечивал непрерывную выгрузку, но и сам частично в ней участвовал. В августе 2008 года экипаж теплохода выполнял еще одно очень ответственное задание в масштабах страны - перевозил из Архангельска в Диксон путешественника Георгия Карпенко и священника Дмитрия (Лукьянова), участвовавших в Крестном ходе вокруг России.

В середине октября, после доставки груза в Певек, теплоход вернется в порт Мурманск для выполнения очередного задания.

«КОТЛАС» В ОТКРЫТОМ МОРЕ ОКАЗАЛ ПОМОЩЬ ТЕРПЯЩЕМУ БЕДСТВИЕ СУДНУ

В сентябре танкерный флот компании выполнил ряд арктических рейсов, доставляя светлые нефтепродукты по трассам Севморпути в труднодоступные пункты Арктики. Танкер «Хатанга» отвез в Певек очередную партию топлива в рамках проекта с ГУП «Чукотснаб». После выгрузки судно проследует в порт Мурманск.

Танкер «Индиго» заканчивает погрузку в Обской губе и отправляется в Хатангский залив для передачи топлива. После окончания этого рейса «Индиго» пойдет в Архангельск для взятия последней партии топлива для Чукотки по программе северного завоза. После доставки груза танкером «Варзуга» из порта Находки в порты Чукотского автономного округа Провиденция, Эгвекинот, Анадырь и Певек завоз грузов в восточном направлении также будет



считаться завершенным. По сообщению специалистов департамента эксплуатации флота, на сегодняшний день по программе северного завоза доставлено порядка 95% грузов.

Близится к окончанию круговой рейс танкера «Котлас», проходящий по маршруту Архангельск - мыс Челюскин - остров Средний - Земля Франца-Иосифа - Северодвинск. Танкер «Котлас» после доставки последней партии груза на остров Александры (архипелаг ЗФИ) отправился курсом на один из самых крупных островов ЗФИ Грин

Белл, где взял на борт максимально возможное количество топлива - 2, 5 тыс. тонн. Загрузка осуществлялась через проложенную с танкера шланголинию к станции на берегу арктического пункта, где расположены емкости для приема и выгрузки светлых нефтепродуктов. Топливо после частичной перегрузки на другое судно, находящееся в районе мыса Желание, будет доставлено в Северодвинск. В первых числах октября ожидается приход «Котласа» в этот приморский порт.

«Котлас» преодолел весь маршрут в самостоятельном

плавании. Особенно сложная обстановка выдалась в районе пролива Вилькицкого. Капитан судна Вячеслав Васюк, основываясь на своем опыте и опыте своих помощников, преодолевал арктические льды, выбирая максимально безопасные маршруты. В районе острова Средний танкер из-за сложной ледовой обстановки потерял двое суток, обходя ледовые поля.

Это был бы обычный рейс танкера «Котлас», если бы не произошедшая с ним нештатная ситуация.

Не все суда, работающие в Арктике, уделяют должное внимание вопросу безопасности мореплавания. Излишняя самонадеянность порой приводит к серьезным последствиям. Следуя на остров Челюскин, в Карском море «Котлас» оказал помощь терпящему бедствие танкеру «Нордвик», получившему ледовое повреждение на трассе

Северного морского пути. В нарушение выданного Административной Севморпути разрешения «Нордвик» самостоятельно вошел в район со средним типом ледовых условий, столкнулся с льдиной, получил пробоину, через которую начала поступать забортная вода. Танкер следовал с полным грузом дизтоплива.

Экипаж «Котласа», откликнувшись на просьбу о помощи и получив четкие указания от руководства, передал на борт «Нордвика» собственные водоотливные средства и аварийный пластырь. С помощью полученных средств моряки «Нордвика» смогли остановить поступление воды внутрь корпуса, поврежденного льдиной в его подводной части и благополучно добраться до ближайшего порта.

Ирина ЮСУПОВА.



«ИНЖЕНЕР ТРУБИН» - ПУТЬ ИЗ КИТАЯ ДОМОЙ

Теплоход «Инженер Трубин» Северного морского пароходства, который является участником экспериментальной экспедиции «Тюмень - Сабетта - Китай», в начале сентября вышел из китайского порта Далянь и взял курс на Ямал. В середине сентября «Инже-

нер Трубин» находился в порту Петропавловск-Камчатский под погрузкой.

В Карском море «Инженер Трубин» шел в составе каравана судов под проводкой атомного ледокола «Вайгач». В Восточно-Сибирском море проводку судна осуществлял ледокол «Таймыр».

Совсем недавно переи́ден своеобразный «экватор» экспедиции, и теплоход движется в обратном направлении. По словам капитана теплохода Константина Юрьевича Седько, погрузочно-разгрузочные работы в китайских портах Тяньцзинь и Далянь прошли быстро, практически

без задержек. В Тяньцзине шла разгрузка, в Даляне погрузка.

Основная задача экспедиции «Тюмень - Сабетта - Китай» - доставка продукции отечественных предприятий по Северному морскому пути в Китай. Для ЯНАО, ХМАО и Тюменской области, по инициативе которых организована данная экспедиция, это первый практический опыт

по доставке грузов Севморпути и открытие нового торгового маршрута из российского арктического порта Сабетта через Северный Ледовитый океан в страны Юго-Восточной Азии.

Экспедиция «Тюмень - Сабетта - Китай» завершится в морском порту Сабетта в первой половине октября.

Пресс-служба «Северного морского пароходства».

ДО СВИДАНИЯ, МУРМАНСК, ДО ВСТРЕЧИ, ПЕВЕК!

Продолжение.
(Начало на стр. 1)

О том, насколько коварна и опасна Арктика, насколько она требует к себе уважительного отношения, таким людям могли бы рассказать многие арктические капитаны Мурманского морского пароходства и ФГУП «Атомфлот». У них в памяти никогда не сотрутся события, связанные с Айонским массивом, Восточно-Сибирским и Чукотским морями, где в ледовый плен в 1983 и 1994 годах попали три десятка судов. Грузовой теплоход «Нина Сагайдак» был раздавлен льдами и затонул 9 октября 1983 года. Тогда аналогичной участи чудом избежали теплоходы «Каменск-Уральский», «Коля Мяготин» и танкер «Уренгой».

В эпопее, продолжавшейся с 1 октября по 4 декабря 1983 года, получили повреждения 17 судов Дальневосточного морского пароходства, в том числе, 5 ледоколов («Капитан Хлебников», «Ленинград», «Владивосток», «Адмирал Макаров», «Ермак»), 2 ледокольно-транспортных судна («Амгуэма» и «Нижнеянский») СА-15 класса УЛА, 12 судов типа «Пионер» и «Беломорсклес» категории Л1. От трагедии все эти суда и экипажи спасли атомные ледоколы «Сибирь» и «Арктика», в тот период она носила имя «Леонид Брежнев».

Среди более свежих примеров того, как льды Арктики могут вмешаться в процесс мореплавания, операция по освобождению из ледового плена в Охотском море в декабре 2010 года плавбазы «Содружество», транспортно-го рефрижератора «Берег Надежды», научно-исследовательского судна «Профессор Кизеветтер», траулера «Мыс Елизаветы» и судна «Антон Гурин». Их освобождением занимались ледоколы Дальневосточного морского пароходства «Адмирал Макаров» и «Красин». Операция была завершена 31 января 2011 года и обошлась Дальневосточному морскому пароходству в 7 миллионов долларов.

Не стал исключением и 2013 год. От трагических последствий экипаж французского катамарана «Vaubouche», затертого во льдах, спас ледокол Дальневосточного морского пароходства «Адмирал Макаров». А 4 сентября в проливе Матисена к северу от Таймыра танкер «Нордвик» Хатангского морского порта налетел на льдину и получил пробоину.

Эти примеры говорят о том, что безопасность мореплавания в Арктике зависит от множества факторов: от наличия мощного ледокольного

флота, транспортных судов усиленного ледового класса, современного навигационного, гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, от выучки экипажей, наличия у них опыта арктического мореплавания. По оценке специалистов, более 20% аварий на судах происходит при плавании в ледовых условиях.

ОПЫТ АРКТИЧЕСКОГО МОРЕПЛАВАНИЯ - УНИКАЛЬНОЕ ДОСТОЯНИЕ

Опыт арктического мореплавания моряки Мурманского морского пароходства нарабатывают вот уже 74 года.

Среди тех, кто успешно справляется с задачами плавания в арктических широтах капитан танкера «Хатанга» Константин Барабанов.

Перед выходом в море на танкере «Хатанга» удалось пообщаться с директором по судоходству ОАО «ММП» Александром Прокофьевым, который дал высокую оценку профессиональным качествам Константина Барабанова.

Для работы на танкерах, где имеется своя специфика, требуется персонал с наивысшим уровнем подготовки, - сказал Александр Валерьевич. - Ведь к танкерам предъявляются жесткие международные требования. Если на обычном судне должен поддерживаться хороший порядок, то на танкере - идеальный.

У Константина Барабанова на танкере все четко отлажено. Ведь здесь мелочей быть не должно, все подчинено обеспечению безопасности. Что касается навыков плавания по Северному морскому пути, то здесь он работает не первый год. Умело оценивает ледовую обстановку, правильно прокладывает путь танкеру, имеет богатый опыт плавания под проводкой атомных ледоколов. Все это очень важно в Арктике.

СУДОВОДИТЕЛЬ - ВСЕМУ ГОЛОВА

Какой отпускник, побывав в морском круизе, не напишет о судне, на котором он провел этакое количество времени, об экипаже, с которым сдружился за время пути. Тем более если это плавание не в теплых средиземноморских водах, а в морях Северного Ледовитого океана, по трассе Северного морского пути, значительная часть которого покрыта льдами.

Несколько слов о танкере. «Хатанга» в Арктике работает не первый год. С перерывом трудилась три года на Балтике и в Северном море, затем три года в Африке. В Арктике производила по-



Капитан «Хатанги» Константин Барабанов.

ставки топлива для нужд морской ледостойкой стационарной платформы «Приразломная», расположенной на шельфе Печорского моря, в Певек, вывозила нефть из Обской губы.

Этот нефтеналивной танкер построен в Швеции на верфи Kockums AB, в Мальме. Его длина - 158 метров, ширина - 26, высота борта - 13,7 метра, дедвейт - 23050 т, мощность силовой установки 6600 кВт, скорость хода - 14,7 узла с грузом и 15,7 узла в балласте. Район плавания - неограниченный. По-эвенски «хатанга» переводится как «большая вода». Вообще-то, Хатанга - это река и поселок в восточной части Таймыра.

Поскольку танкер сооружен в Швеции, то у него и качества надежные, как и у производимых в этой стране самых безопасных автомобилей «Вольво». Все на танкере сделано по высшему классу. От корпуса, надстроек, узлов и механизмов до кают и мест отдыха и досуга.

Этот танкер приобрел всемирную известность 23 февраля 2009 года. Он - один из немногих гражданских судов, сумевший уйти от погони нигерийских пиратов. Говоря о преимуществах плавания по Северному морскому пути, судовладельцы и грузоотправители наряду с экономией времени и средств за счет сокращения маршрута из Европы в Азию называют еще отсутствие штормов и риска попасть в плен к пиратам, а, значит, возможность потерять и судно, и груз или заплатить за выкуп экипажа огромные деньги.

О том, насколько это реальная опасность, не со слов, а из личного опыта знает капитан «Хатанги» Константин Барабанов. Ведь именно он был капитаном в том злополучном рейсе на танкере, который перевозил нефть в нигерийский порт Онне, когда на него напали пираты.

ЧП произошло 23 февраля. Танкер «Хатанга» в ожидании наступления рассвета находился в дрейфе в 15 милях

от побережья Нигерии. В дрейфе, а не на якоре, не случайно. Барабанов знал, что нападениям в основном подвергаются суда, стоящие на якоре: они в случае нападения не успевают выбрать якорь и набрать ход, чтобы уйти от погони.

Вот и в этот раз капитан потребовал от вахты усилить внимание. И не напрасно. Вскоре на экране радара появилась отметка от цели, неопознанного судна, которое не отвечало на запросы. Как потом выяснилось, это было рыболовное судно, которое пошло на резкое сближение. По команде капитана Константина Барабанова на танкере был включен прожектор, чтобы определить тип судна и его номер, объявлена тревога, запущен главный двигатель, и началось движение с набором скорости. Понятно, что разогнать стоящее судно дедвейтом 23 тысячи тонн непросто.

Пиратское судно подошло к правому борту по корме. Положив на фальшборт грузовые стрелы своего рыболовного судна, пираты по ним намеревались перебраться на танкер. Но Константин Алексеевич выполнил маневр, который спутал пиратам все карты: он отдал команду «право на борт» и корпусом танкера навалился на рыболовное судно. Теперь спасаться пришлось пиратам, чтобы не перевернуться. Но от своей идеи захватить танкер они не отказались. На моторной лодке, спущенной с рыболовного судна, пятеро пиратов попытались зайти с левого борта. Приказав команде укрыться в машинном отделении, Константин Алексеевич остался на мостике со старпомом, вахтенным матросом-рулевым и главным штурманом Мурманского морского пароходства Юрием Панариным. Танкер стал набирать скорость, что затруднило пиратам возможность забраться на борт. Чтобы испугать экипаж и заставить его остановить судно, пираты открыли огонь из автоматического

оружия. Поняв, что с лодки им на танкер не забраться, пираты вернулись на рыболовное судно, которое в течение часа пыталось догнать танкер, но тщетно.

С наступлением рассвета «Хатанга» пошла в порт. Никто из моряков не пострадал, судно и груз были сохранены, благодаря грамотным действиям капитана.

Константин Алексеевич говорит, что в тех районах плавания для гражданских судов нет никакой надежды на помощь. До этого он возил нигерийскую нефть в Китай на танкере ОАО «ММП» «Надежда», дедвейтом 150 тысяч тонн. Попытка нападения пиратов была и на этот танкер, но высота бортов стала непреодолимой для морских разбойников. Вообще же ночью нападения на стоящие суда осуществляются постоянно.

После нападения пиратов Константин Алексеевич взял за правило: при приближении неопознанного судна запустить главный двигатель и начинать движение. Как говорится, береженого Бог бережет.

Не повезло филиппинским морякам, которые попали в плен к пиратам. Половину экипажа, надеясь на выкуп, пираты забрали с собой в джунгли. Но нигерийские власти на переговоры с пиратами не идут, а потому во время операции по уничтожению с вертолетов этой группы пиратов заодно положили и моряков.

На судне, как и в часовом механизме, все зависит от самой маленькой детали. Поэтому, говорить, кто важнее в экипаже, бессмысленно. Но судоводители во главе с капитаном играют ведущую роль. Сегодня капитан Константин Барабанов имеет опыт плавания и в водах, кишящих пиратами, и в ледовых морях Арктики. С ним удалось побеседовать лишь спустя почти 30 часов после того, как ступил на палубу танкера. Все это время Константин Алексеевич настолько плотно был занят делами по подготовке к отходу, что времени для общения выделить не мог. Да и я, понимая его занятость, не докучал расспросами. Уже в море нам удалось побеседовать и в его каюте, и на ходовом мостике.

Родившись в семье офицера-ракетчика, Константин вначале думал продолжить офицерскую династию, но, как часто бывает, сбили с толку друзья, вместе с которыми поступил в Ленинградскую мореходку, которую закончил в 1985 году. Себя капитан Барабанов может называть капитаном-универсалом. Довелось ходить в море и на рыболовных судах, и на транс-



портах - рефрижераторах. Шесть лет работал в шведской компании «High Sea Services» на танкере «Carla», на котором повидал весь мир. В 2002 году он пришел в Мурманское морское пароходство. Вначале работал старпомом на танкере «А. Следзюк», с 2007 года ходит в море капитаном. В его биографии работа на танкерах «Саратов», «Индиго», «Надежда». Теперь вот - «Хатанга». На ней в 2011 году доводилось вывозить нефть из Обской губы в Кольский залив на РПК «Белокаменка» и мазут из Туапсе в Санкт-Петербург, из Санкт-Петербурга в Роттердам, в 2012 и 2013 годах доставлять топливо на МЛСП «Прираз-

ломная» и в Певек. В этом году, считает Константин Алексеевич, ледовая обстановка намного сложнее, чем в 2012-м. Судам с небольшой осадкой проще, они пробираются по мелководью вдоль берега по чистой воде, а вот танкерам, да еще с грузом на борту, преодолеть ледовые поля сложнее. Непросто идти и по каналу, проложенному ледоколом. Приходилось сбавлять ход в проливах Матисена и Вилькицкого. О том, как это выглядит наяву, удастся увидеть через несколько дней.

Под началом капитана Барабанова и опытные, и молодые судоводители. Старпом Валерий Твердохлебов -

опытный моряк. С ним Константин Алексеевич ходил в море и на танкере «Саратов», и в Африке вместе трудились. Работал Валерий Викторович и на танкерах «Варзуга» и «Индиго». На нем лежит огромная ответственность не только за управление судном, за порядок на нем, но и за проведение грузовых операций при приемке нефти и нефтепродуктов в танки. Этим процессом он управляет из ПУГО, поста управления грузовыми операциями, куда во время этого процесса входит посторонним строго запрещено.

Потихоньку подрастает достойная смена. Второй помощник капитана Вадим Гнилозубенко в этой должности

на «Хатанге» вышел в море первый раз. До этого был третьим помощником, а в ММП пришел с рыбаков, с должности старпома. Но небольшое рыболовное судно не танкер двадцатитысячник. Здесь и обязанностей побольше, по-этому многие вещи приходится осваивать с азав. В первый рейс на «Хатанге» вышел в море третий помощник капитана Алексей Василенко, недавний выпускник Новороссийской высшей мореходки.

- Исполнительный, грамотный, а опыт - дело наживное. Будет расти, - дал краткую характеристику молодому подчиненному Константин Алексеевич.

На руле находился матрос 1-го класса Алексей Мамулин, судоводитель с высшим образованием, но в первый рейс пошел матросом, чтобы набраться опыта.

Идем по чистой воде, море не штормит, танкер, немного покачиваясь, убаюкивает. Наверное, поэтому в первые сутки плавания я так долго спал. Судоводителям не до сна. Особенно, когда начнут леды.

**Материалы подготовил
Юрий БАНЬКО.
Фото автора.**



ВМЕСТЕ МЫ - ОДНА СЕМЬЯ!

Поздравляем вас, коллеги!

В сентябре принимали поздравления с юбилейными датами наши коллеги - моряки и береговые работники Мурманского морского пароходства:

Соловьев Анатолий Николаевич - старший электромеханик ледокола «Владимир Игнатюк»;
Старковский Борис Александрович - инженер 2-й категории группы базовой электрорадионавигационной камеры в г. Архангельске;
Головишин Владимир Константинович - боцман теплохода «Кузьма Минин»;
Дорошенко Владимир Федорович - капитан теплохода «Северная Земля»;
Кириллова Галина Васильевна - горничная гостиницы «Моряк»;
Минченя Николай Владимирович - боцман теплохода «Михаил Кутузов»;
Осанчук Михаил Кристофорович - часовщик базовой электрорадионавигационной камеры;
Волков Сергей Владимирович - заместитель начальника службы по СУБИК и охране судов департамента безопасности мореплавания;
Никитков Дмитрий Владимирович - старший моторист теплохода «Клавдия Еланская»;

Торопов Андрей Николаевич - матрос 1-го класса теплохода «Поморье»;
Черепухин Андрей Иванович - капитан теплохода «Полярис»;
Кудряшова Наталья Анатольевна - ведущий специалист управления технической эксплуатации флота департамента технической политики;
Месевра Николай Вячеславович - матрос 1-го класса теплохода «Павел Вавилов»;
Барашков Александр Алексеевич - старший механик теплохода «Полярис»;
Занозин Павел Иванович - начальник административно-хозяйственной службы департамента эксплуатации береговых объектов и вспомогательного флота;
Карловский Олег Юрьевич - старший помощник капитана теплохода «Северная Земля»;
Тимофеев Дмитрий Юрьевич - третий механик теплохода «Капитан Данилкин»;
Сугак Светлана Юрьевна - ведущий специалист отдела учета техническо-материальных ценностей и капвложений.

Вам, родившимся в сентябре 1947, 1952, 1957, 1962 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морскому делу, верность славным событиям орденоносного Мурманского морского пароходства. Крепкого флотского здоровья, семейного счастья и личного благополучия. Пусть жизненные штормы и невзгоды обойдут вас стороной!

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 85-летием

Буркова Германа Дмитриевича - участника трудового фронта времен Великой Отечественной войны, ветерана труда, капитана судов пароходства, почетного полярника, почетного работника морского флота, лауреата премии СССР, награжденного орденами Трудового Красного Знамени, двумя орденами «Знак Почета», медалями, проживающего в Москве. Стаж его работы в пароходстве - 27 лет.

Курганова Александра Николаевича - почетного полярника, участника полярных конвоев времен Великой Отечественной войны, машиниста судов пароходства, награжденного медалями Жукова, «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «300 лет Российскому флоту» и др., проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 41 год.

Лупкина Юрия Павловича - участника Великой Отечественной войны, ветерана пароходства, капитана

транспортных судов, награжденного орденом Великой Отечественной войны 2-й степени и медалями, проживающего в г. Вольске Саратовской области. Стаж его работы в пароходстве - 33 года.

Пономарева Геннадия Васильевича - почетного работника морского флота, участника трудового фронта времен Великой Отечественной войны, ветерана компании, руководителя группы предотвращения загрязнения морей, награжденного медалями «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «300 лет Российскому флоту», грамотами, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 36 лет.

С 80-летием

Беляеву Раису Владимировну - ветерана труда, повара плавсостава, награжденную медалью «Ветеран труда», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 22 года.

Красильникову Валентину Николаевичу - ветерана пароходства, заведующую библиотекой плавсостава пароходства, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 41 год.

Рыбакова Михаила Михайловича - мастера базы технического обслуживания пароходства, проживающего в г. Устюжна Вологодской области. Стаж его работы в пароходстве - 27 лет.

Тоболкина Михаила Арсентьевича - ветерана пароходства, механика судов, награжденного медалью «Ветеран труда», проживающего в Одесской области (Украина). Стаж его работы в пароходстве - 31 год.

С 75-летием

Артамонову Валентину Ивановичу - ветерана труда, уборщицу плавсостава, награжденную медалями «Ветеран труда» и «300 лет Российскому флоту», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 32 года.

Бугаева Николая Леонтьевича - почетного работника морского флота, ветерана труда, водителя автохозяйства пароходства, проживающего в г. Старая Русса Новгородской области. Стаж его работы в пароходстве - 25 лет.

Зозулю Леонарда Георгиевича - ветерана труда, старшего механика плавсостава, награжденного медалью «Ветеран труда» и знаком «Луч-

ший по профессии», проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 32 года.

Котикову Веру Александровну - ветерана труда, заведующую детским садом пароходства, награжденную медалями «Ветеран труда» и «300 лет Российскому флоту», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 21 год.

Сапунова Бориса Петровича - ветерана пароходства, мастера контрольно-измерительных приборов ПКДП «Роста-1», награжденного медалью «300 лет Российскому флоту», проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 30 лет.

Сейц Надежду Яковлевну - ветерана труда, бухгалтера службы материально-технического снабжения, награжденную медалью «Ветеран труда», проживающую в г. Балтийске Калининградской области. Стаж ее работы в пароходстве - 18 лет.

Тактаева Сергея Емельяновича - ветерана пароходства, 4-го механика судов пароходства, награжденного медалями «За воинскую доблесть», «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина»,

«300 лет Российскому флоту», проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 40 лет.

Филиппова Бориса Степановича - ветерана труда, водителя базы технического обслуживания флота, награжденного медалью «Ветеран труда», проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 13 лет.

Храпач Ольгу Владимировну - ветерана пароходства, машинистку машинописного бюро, награжденную медалью «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 26 лет.

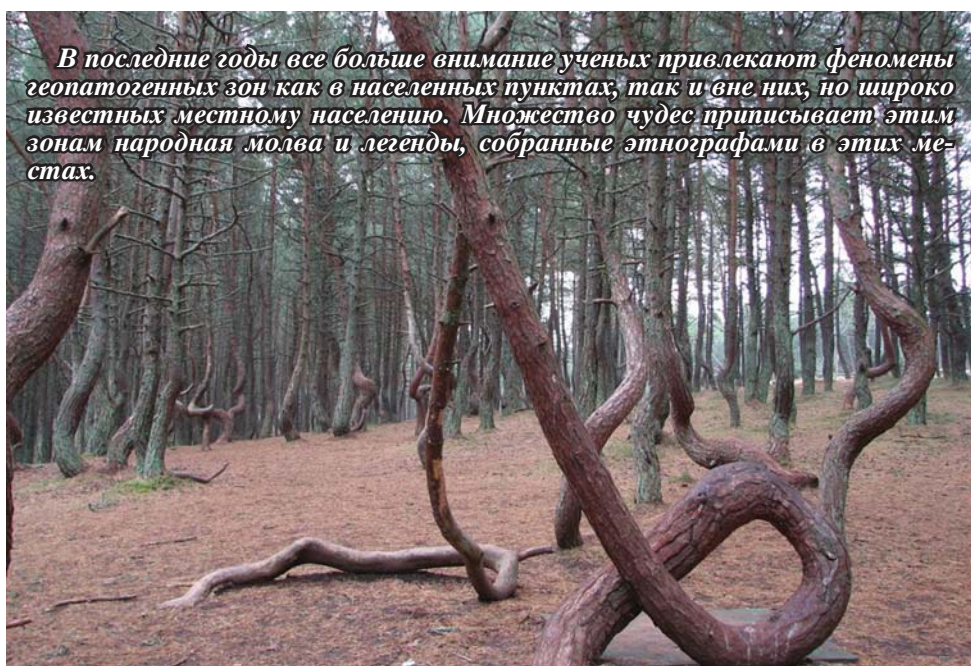
Шиганову Нину Федоровну - почетного работника морского флота, ветерана труда, машиниста механической прачечной пароходства, награжденную медалью «Ветеран труда», проживающую в Ярославской области. Стаж ее работы в пароходстве - 24 года.

С 70-летием

Тыщенко Марию Ивановну - горничную гостиницы «Моряк», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 13 лет.

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

ОСТОРОЖНО, РАДОН!



В последние годы все больше внимание ученых привлекают феномены геопатогенных зон как в населенных пунктах, так и вне них, но широко известным местному населению. Множество чудес приписывает этим зонам народная молва и легенды, собранные этнографами в этих местах.

Наша исследовательская группа «Арктида», созданная из волонтеров при Мурманском филиале Северо-Западной академии государственной службы, уже давно занимается исследованиями в Заполярье памятников и артефактов древней цивилизации, а также геопатогенных зон. В ходе наших экспедиций нам неоднократно приходилось сталкиваться с аномальными явлениями природы и поведения людей. Еще ученый, исследователь, писатель Барченко и этнограф Чарнолусский в своих работах называли это явление «морочение», и сотрудники НКВД пытались использовать его для создания психотропного оружия. Считалось, что «морочение» - это результат колдовства саамских нойд или иных неведомых колдунов.

И до сих пор к нам на Кольский полуостров едут десятки экспедиций любителей и профессионалов, чтобы испытать воздействие на организм геопатогенных зон. Российский хирург-офтальмолог, широко известный публике в качестве автора ряда книг и газетных публикаций на мистические темы Эрнст Мулдашев не так давно организовал солидную и представительную экспедицию в район Сейдозера, включавшую 8 кандидатов и докторов наук.

ГЕОПАТОГЕННЫЕ ЗОНЫ

Геопатогенная зона - это участок поверхности земли, выделяющийся рядом своих природных свойств из окружающего их пространства. В таких зонах, возникших в результате неоднородности строения земной коры, наблюдаются изменения характеристик, и в том числе, жизненно важных для здоровья человека.

Практически все геопатогенные зоны располагаются в районах тектонических разломов выходов на поверхность массива кварцевых жил и размещения над местами выходов древних мегалитов - сейдов, кингстоунов или менгиров. В этих районах нами было отмечено наибольшее разнообразие древесных форм растительности. Деревья, растущие в ГПЗ, в особенности рябины и березы, характеризуются более ранним пожелтением и опаданием листьев. Часто в таких местах можно увидеть неимоверной толщины можжевельники, напоминающие древовидные его формы среди земноморья. Сосны иногда просто закручиваются в спираль. Над подземными водными потоками или вблизи

пещер и трещин тектонического происхождения часто болеют березы, осины, ивы и большинство хвойных деревьев. Большинство диких и домашних животных старается избегать ГПЗ. Часто наблюдаются неадекватные типы поведения домашних и диких животных вблизи таких зон, особенно в дни лунных пиковых величин.

Внимательное изучение геопатогенных зон позволяет выявить аномальное поведение людей и животных в определенные периоды, отклонения в развитии растений, изменения в самочувствии человека, а иногда и гибели людей по совершенно необъяснимым причинам. Китайская наука геонимия давно установила зависимость успешного ведения коммерческой деятельности или процветания хозяйства с местами расположения геопатогенных зон. Игнорировать их - значит обречь себя или своих близких на различные неприятные последствия.

ИЗ ИСТОРИИ ВОПРОСА

Геопатогенные зоны (ГПЗ) как феномен были открыты операторами биолокации еще в глубокой древности. Объяснение процессов, происходящих в этих зонах, носило в основном сакральный характер, и неудивительно, что священные сооружения, храмы и целые города, связанные с определенными культами, располагались именно в районах нахождения ГПЗ.

Однако внимание науки сами геопатогенные зоны привлекли только в XX веке, когда немецкие врачи открыли и доказали их взаимосвязь с онкологическими заболеваниями и различными психическими отклонениями в поведении людей, длительное время находившихся под влиянием процессов в этих зонах.

С древних времен жрецы различных культов, священники, маги и шаманы запрещали или категорически не рекомендовали селиться в местах расположения таких зон. Постоянные поселения, деловая активность, государственная или военная деятельность обрекали на неудачу случайных или непосвященных людей, рискнувших вторгнуться в эти места. Практически в каждом районе земного шара в каждом городе или менее крупном населенном пункте имеются свои благоприятные или неблагоприятные зоны.

Китайская школа фэн-шуй разработала целый комплекс рекоменда-

ций по этому вопросу в надежде убедить людей от пагубных последствий ГПЗ, но, увы, без учета особенностей той или иной местности, полагая, что природные условия и биологические процессы повсюду одинаковые.

Наиболее часто геопатогенные процессы наблюдаются в зонах выхода на поверхность планеты кварцевых жил, являющихся последствиями вулканической деятельности и выплесками магмы. Но такая сверхактивная зона на Кольском полуострове в районе города Мурманск коренным образом отличается от зон Японских островов, Калифорнийского побережья США или южноамериканских Анд, где зафиксированы аналогичные геопатогенные явления. Временной разрыв в геологическом формировании таких зон насчитывает до полутора миллиардов лет, и наиболее древней из них является зона фенно-балтийского щита на Кольском полуострове.

«ГИБЛЫЕ МЕСТА»

Вынужден признать что я, как человек, рационально мыслящий, не верю во всю эту чертовщину, колдовство и инопланетян. Но иногда некоторые факты и наблюдения просто ставили меня в тупик.

Однажды во время очередной экспедиции в августовское полнолуние в одну аномальную зону в районе Кейв вдруг резко изменилась погода, и из всех щелей ущелья потекли волны какого-то газа, густого и напоминающего желтый кисель. Американский радиометр «DigiDART» вдруг дал резкий звуковой сигнал - радиоактивный фон превышен!

Мы знали, что в гранитных ущельях бывают выбросы радона, но радон не имеет цвета и запаха, а тут какое-то соединение попутных газов. Среди нас не было ни химика, ни геолога, чтобы адекватно оценить опасность, но мы на всякий случай с максимальной скоростью покинули это место.

Густой желтоватый туман покрыл все в округе. Выбрались на дорогу к машинам и наглухо закрылись внутри, пока я замерял уровни излучения в разных точках ущелья. Вернувшись, я узнал, что одна девушка вышла покурить и просто пропала. Два часа поисков ни к чему не привели, и когда туман рассеялся, из подъехавшей машины высадили зарванную нашу спутницу. Ее случайно подобрали в 7 километрах. Она не помнила ничего, что и как с ней произошло, и как она там оказалась.

В МЧС сообщили, что в этих зонах неоднократно пропадали люди, и только в прошлом году бесследно исчезли 11 человек. Пропадали и в более ранние годы грибники, рыбаки, охотники прямо на открытых местах в сопках, в тундре. Хотя там мудрено заблудиться - все вокруг просматривается на многие километры. Так что же происходит с людьми?

МИСТИКА ИЛИ ФИЗИКА?

Наблюдения путешественников, рассказы местных жителей дополняют страшные истории про гиблые места, аномальные зоны и т.д. Но на основании собственного опыта должен сказать, что все эти аномалии могут быть прекрасно объяснены с точки зрения физики и геологии.

И хотя я не физик и не химик, и пусть меня поправят более компетентные люди, но я знаю, что во время

тектонических подвижек из кварцевых жил происходит выброс электромагнитного излучения. Это называется пьезоэффектом. Влияние электромагнитных помех на навигационное оборудование может привести к ошибкам навигационных расчетов и отказу навигационной системы обеспечения полетов воздушных судов. Существует немало примеров авиационных происшествий, где их причиной послужил отказ или неисправность навигационного оборудования, когда в самолетах начинали барахлить совершенно исправные турбины, отказывали средства связи. Над многими такими зонами не рекомендовано совершать полеты пассажирской и военной авиации.

Но опаснее электромагнитного излучения, на мой взгляд, является выделение из недр земли радиоактивного вещества - радона. Замеры в периоды лунных пиковых фаз показывают его наличие в низинах вблизи геологических разломов.

Радон - это тяжелый природный радиоактивный газ, прозрачный, без цвета и запаха. Он примерно в восемь раз тяжелее воздуха. Образуется в недрах земной коры в результате распада урана и тория, входящих в состав различных горных пород.

Радон особенно активно выделяется в так называемых зонах разломов, которые представляют собой глубокие трещины в верхней части земной коры. Наиболее высокие концентрации радона отмечаются в Северо-Западном регионе - в Карелии, на Кольском полуострове, а также в Уральском регионе.

В геопатогенных зонах, особенно на плато сейдов, в урочищах древних сакральных комплексов часто нарушается восприятие пространства и времени. Человеку кажется, что он минут 20 прошелся по священному плато, а его уже ищут третий час... Иногда нападает безотчетный страх, и у него начинает «ехать крыша» от воздействия неведомой силы. Приезжавший из Оксфорда специалист по мегалитам профессор Грэхэм Ван-Оук лично на себе испытал слуховые галлюцинации и в последующие приезды пытался замерять привезенной аппаратурой все возможные факторы этого явления. Он утверждал, что виновник в наблюдаемой чертовщине - лабильная смесь сложных углеводородов, рудничного газа, метана, углекислого газа, сероводорода и радона. В некоторых местах концентрация такого «коктейля газов» становится опасной для человека и животных. Первые симптомы отравления - поражение ЦНС, внезапный безотчетный страх, паника, диссоциация. При больших концентрациях - жуткие и пугающие галлюцинации, видения, психозы.

Будучи газом, радон проникает в легкие и вызывает облучение биологических тканей, что приводит к возникновению рака. Согласно результатам многолетних исследований, частота смертности населения США от облучения радоном составляет до 20 тыс. случаев в год. Более того, по оценке Научного Комитета ООН по действию атомной радиации, радон вместе со своими дочерними продуктами радиоактивного распада ответственен примерно за 75 % годовой индивидуальной эффективной дозы облучения человека.

Владислав ТРОШИН,
историк, действительный член
Русского Географического общества.



С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ, ПАРОХОДСТВО!



22 сентября исполнилось 74 года Мурманскому морскому пароходству.

Накануне этой знаменательной даты наш дружный коллектив собрался на спортивной базе отдыха.

В этот солнечный субботний день люди приехали, чтобы провести отлично время вместе с друзьями, коллегами и членами своей семьи, подышать свежим воздухом и поучаствовать в конкурсах, организованных в честь торжества. И, кажется, наш праздник удался на славу!

Ирина ЮСУПОВА.
Фото автора.



КАЛЕНДАРЬ

знаменательных событий

ОАО «Мурманское морское пароходство» и истории освоения Арктики 2013-2014 гг.

22 сентября - 74 года назад (1939) организовано Мурманское государственное морское сухогрузное и пассажирское пароходство Наркомфлота.

25 сентября - 10 лет назад (2003) поднят государственный флаг на танкере ледового класса «Хатанга», вошедшем в состав флота ОАО «Мурманское морское пароходство».

30 сентября - Всемирный день моря

Октябрь-ноябрь - 30 лет назад (1983) атомные ледоколы «Арктика», «Ленин», «Сибирь» Мурманского морского пароходства совместно с дизель-электрическими ледоколами успешно вывели группу сухогрузных судов и танкеров, оказавшихся в экстремальных ледовых условиях в Айонском ледовом массиве Чукотского моря.



6 ноября - 40 лет назад (1973) открыла свои двери для посетителей гостиница «Моряк».

28 ноября - 75 лет назад (1938) родился капитан, ветеран пароходства Валерий Иванович Шестопалов, награжденный орденами Трудового Красного Знамени и «Дружбы народов».

17 декабря - 90 лет назад (1923) создана экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН). Много лет Мурманский экспедиционный отряд аварийно-спасательных и производственно-технических работ (ЭО АСПТР) работал в составе Мурманского морского пароходства.



31 декабря - 25 лет назад (1988) на баланс пароходства принят атомный лихтеровоз «Севморпуть».

2014 год - 45 лет назад (1969) суда Мурманского морского пароходства открыли регулярную транспортную линию для перевозки грузов Норильского комбината Мурманск - Дудинка - Мурманск.

1 января - 55 лет назад (1959) введена в эксплуатацию плавмастерская Мурманского морского арктического пароходства, ныне самостоятельная судоремонтная организация БТОФ.

1 января - 45 лет назад (1969) капитан теплохода «Грумант» Мурманского морского пароходства Михаил Константинович Сиськов завоевал почетный канадский приз «Золотая трость»

1 января - 35 лет назад (1979) капитан теплохода «Юта Бондаровская» Мурманского морского пароходства Станислав Мефодьевич Пустовойт завоевал почетный канадский приз «Золотая трость».



8 января - 165 лет назад (1849-1904) родился вице-адмирал Российского флота, выдающийся флотоводец, ученый, исследователь морей и океанов Степан Осипович Макаров.

18 января - 35 лет назад (1979) поднят государственный флаг СССР на теплоходе «Александр Суворов» Мурманского морского пароходства.

13 февраля - 75 лет назад (1939) родился Анатолий Васильевич Александрович - лауреат премии имени В. С. Маслова, председатель Фонда поддержки атомного ледокола «Ленин», ранее заместитель начальника пароходства по эксплуатации флота.



13 февраля - 80 лет назад (1934) в Чукотском море погиб пароход «Челюскин» (капитан В.И. Воронин), совершавший сквозной рейс по Северному морскому пути с запада на восток. Экипаж, участники экспедиции и находившиеся на борту зимовщики были спасены.

3 марта - 115 лет назад (1899) вступил в строй ледокол «Ермак» - первый в мире ледокол, предназначенный для проводки судов в Арктике, работавший в составе флота пароходства более 20 лет.

5 марта - 100 лет назад (1914) на пути к Северному полюсу скончался руководитель первой русской экспедиции к Северному полюсу Г. Я. Седов (1877-1914).

31 марта - 5 лет назад (2009) поднят государственный флаг на теплоходе «Новая Земля», пополнившим флот ОАО «Мурманское морское пароходство».



21 апреля - 35 лет назад (1979) поднят государственный флаг СССР на теплоходе «Михаил Кутузов» Мурманского морского пароходства.

8 мая - 5 лет назад (2009) поднят государственный флаг на теплоходе «Северная Земля», пополнившим флот ОАО «Мурманское морское пароходство».

23 мая - 70 лет назад (1944) из Мурманска вышел последний полярный конвой «РА-67» в составе 23 судов стран-союзниц антигитлеровской коалиции.



26 июня - 60 лет назад (1954) поднят государственный флаг СССР на дизель-электроходе «Обь» Мурманского морского пароходства, флагмане антарктических экспедиций.

6 июля - День работников морского и речного флота.

8 июля - 15 лет назад (1999) танкер «Котлас» освящен и введен в состав флота Мурманского морского пароходства, начато новое направление деятельности компании - нефтеналивные перевозки.

10 июля - 85 лет назад (1929) родился ветеран пароходства, заместитель председателя Совета ветеранов Борис Федорович Аниско.

20 июля - 75 лет назад (1939) родился известный арктический капитан пароходства Валентин Евстафьевич Махницкий.

Подготовила В. Карпова.

СООБЩАЕТ СОВЕТ ВЕТЕРАНОВ

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 68-м году в г. Ногинске Мо-

сковской области ушла из жизни **Тезикова Галина Петровна** - ветеран труда, оператор компьютерного набора газеты «Арктическая звезда», проработавшая в пароходстве

более 26 лет, награжденная медалью «300 лет Российскому флоту».

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



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

Газета зарегистрирована управлением Федеральной службы по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций по Мурманской области
Свидетельство ПИ № ТУ 51-00035 от 07.11.2008 г.

Адрес редакции: Россия, 183038
г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15.
Телефон 481-018.
Подписной индекс 52842
e-mail: uos-press@msco.ru
Газета выходит один раз в месяц.

Тираж 1000 экз. Заказ № 1438.
Подписано к печати 30.09.2013 г.:
по графику - 12.00, фактически - 12.00.
Газета отпечатана в ОАО «ММП «Север»,
Россия, 183624, г. Мурманск,
ул. К. Маркса, 18.
Цена свободная.

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