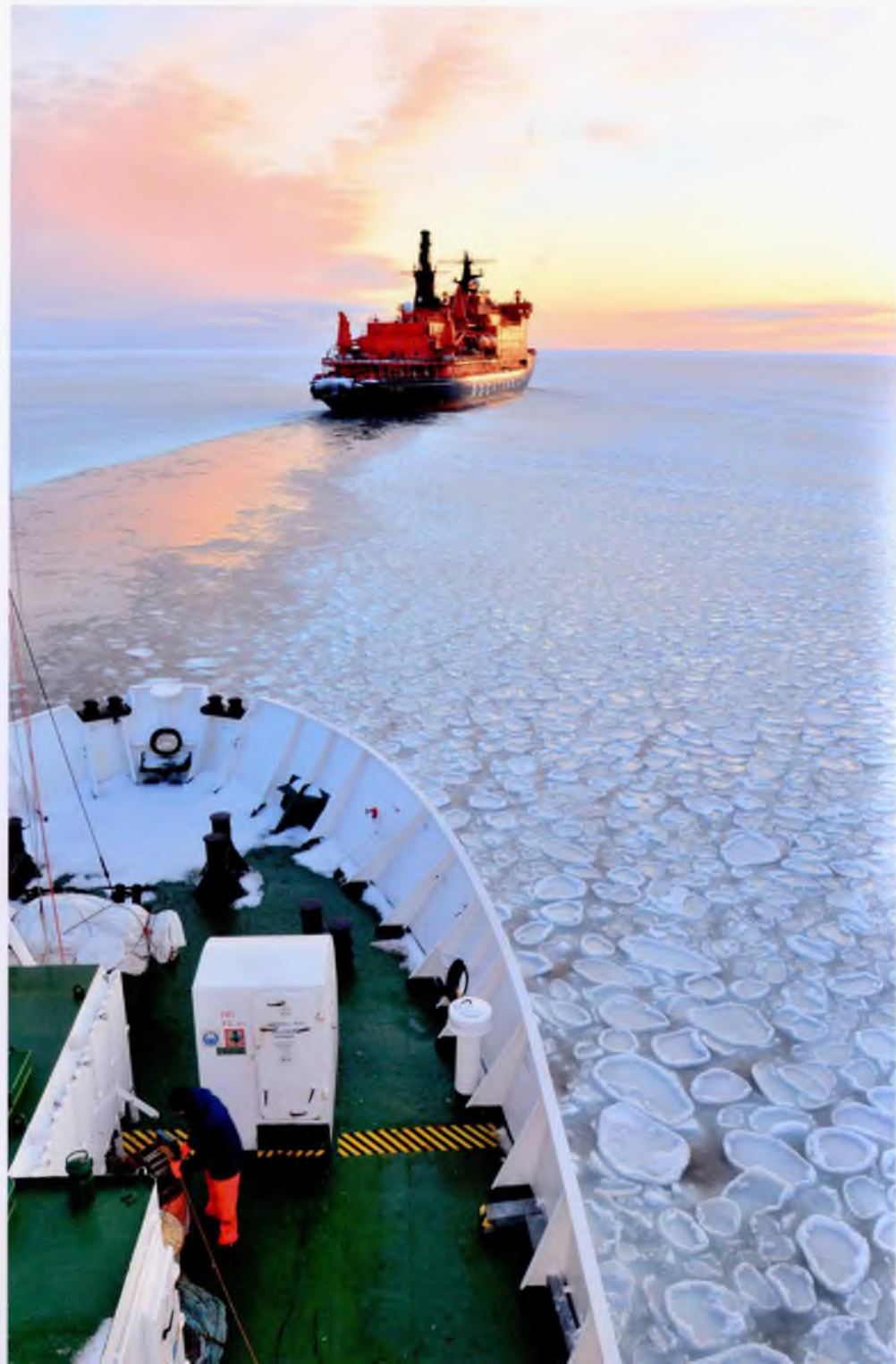


Василий Белоусов

# НАША АРКТИКА





Василий Белоусов

# НАША АРКТИКА

Издательство «ЛЕМА»  
Мурманск  
2017

УДК 911.9  
ББК 63.3  
Б43

ISBN 978-5-00105-135-0

**А3 Белоусов В.С.**

Наша Арктика. : СПб.: Издательство «ЛЕМА», 2016. — 64 с., ил.

Рецензенты: Г.С. Казанин, Д.В. Коржов

Автор выражает сердечную признательность руководству ОАО «Морская арктическая геологоразведочная экспедиция» за помощь в издании этой книги.

ISBN 978-5-00105-135-0



© Белоусов В.С. 2017

---

Подписано в печать 31.03.2017. Формат 60х90 1/16

Бумага офсетная. Печать цифровая

Тираж 500 экз. Заказ №1071

Отпечатано в ООО «Переплётный Центр»  
190020, Санкт-Петербург, Рижский пр., д. 23А  
тел./факс: (812) 622-01-23  
email: 6220123@mail.ru

## РЕЦЕНЗЕНТЫ:

В этой книге старейший мурманский журналист, член Совета Ассоциации полярников Мурманской области Василий Белоусов рассказывает о славной истории освоения Арктики, огромном вкладе в нее российских первопроходцев и продолжателей их дела — моряков Мурманского морского пароходства и атомного ледокольного флота, ученых и исследователей Ледовитого океана. Благодаря им, Северный морской путь стал доступен для плавания практически круглый год, а богатства недр и прибрежных территорий Ледовитого океана поставлены на службу нашего Отечества.

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

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

## От автора

Говорят, кто в Арктике не бывал, тот трудностей не видал. Утверждение это недалеко от истины, в чем автор не раз убеждался во время выходов в море на боевых, рыболовных и транспортных кораблях. Особенно запомнился почти двухмесячный поход с научной экспедицией на атомном ледоколе «Сибирь» летом 1978 года.

Цель похода — выяснить возможности проводки транспортных судов с запада на восток кратчайшим путем — по высоким широтам северных морей, где еще не ступала нога человека. И вот, оставив позади Мурманск и незамерзающий Кольский залив, идем по чистой воде. За кормой, теряясь вдаль, остается пеннистая полоса — след нашего корабля. Все чаще встречаются отдельные льдины. Вскоре вошли в сплошное ледовое поле. Бросается в глаза голубизна льда. Вроде бы не с чего: вода — черная, снег — белый, а лед небесной синевы. Красота!

«Сибирь» идет по этому ледовому полю без натуги. Теплоходу «Капитан Мышевский», которого мы сопровождаем, даже по проложенному ею каналу идти тяжело. Вскоре он застрял. «Сибирь» вынуждена начинать обколку транспорта. И так было на всем пути.

С палубы атомохода льды, усеянные небольшими торосами, кажутся бесконечными. И вдруг — огромная полынья. Казалось, нет ей конца и края. Наш маленький караван ускорил ход. Но не надолго. Вскоре полынья начала сужаться. По ней молчаливо и грозно надвигались друг на друга ледяные поля. От их столкновения вокруг «Сибири» поднялись такие большие торосы, что вынудили остановиться и ледокол. Наше спасение — в движении. И началась атака на лед. Сдав немного назад, «Сибирь» медленно берет разбег. Удар о торосы. Нос судна задрался. Мгновение, и оно сильно кренится. Надо срочно отступать. Снова удар. И снова отступление. Обломки льда под напором атомохода вздыбились вровень с главной палубой. А сжатие все усиливается. Чтобы льды

не мешали маневру судна, то и дело приходится расширять отвоеванное им у торосов пространство. Подумалось, а какво же приходится транспортному судну, если даже наш атомный богатырь едва справляется с напором стихии? И тут из динамика, установленного на мостике ледокола, донеслось тревожное сообщение с «Капитана Мышевского»:

— «Сибирь», не уходите далеко, нас затирают льды...

А куда пойдешь, если и мы в ледовой ловушке. «Сибирь» крутится на месте, винтами разбивая вокруг себя трехметровой толщины льдины. Даже ее семидесяти пяти тысяч лошадиных сил не хватает на преодоление этой преграды.

Надежду на скорое избавление из ледового плена вселили авиаторы. С самолета ледовой разведки на борт ледокола сбросили вымпел, в котором оказалась карта ледовой обстановки в этом районе.

— Шабаш! — ознакомившись с данными авиаразведки, сказал капитан «Сибири» Владимир Константинович Кочетков. — Ложимся в дрейф. Скоро на помощь нам придет ветер...

Так оно и вышло. К концу дня льды разрядились, меж ними опять появились трещины и разводья, облегчившие нашему каравану движение вперед. Правда, вышли мы из этой западни не без потерь. Транспортное судно получило пробоину в носовой части, через которую свободно мог бы пройти легковой автомобиль. К счастью, пробоина оказалась чуть ниже ватерлинии. «Залатали» ее там же, в море, с помощью водолазов и механиков из команды атомохода....

Да, суровые они, арктические моря, коварны и очень обманчивы. Сколько же кораблей и суденышек первых исследователей Ледовитого океана попадалось в такие вот западни и были раздавлены льдами?!. Вряд ли удастся их сосчитать. Да и в наше время такие трагические истории — не редкость.

— Героическая у вас работа, — поделился я своими впечатлениями с капитаном Кочетковым. На что тот спокойно ответил:

— Это сто лет назад такие походы в Арктику считались научным

подвигом. Для нас же это — будничная работа. Такой она стала с приходом на флот мощных атомных ледоколов и создания надежной системы сопровождения судов на всей трассе Северного морского пути. Отныне она становится постоянно действующей. А это поистине замечательное достижение, к которому русские люди упорно шли несколько столетий.



## ИЗ ЛЕТОПИСИ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ

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

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

К 1584 году последователи Герасимова сделали опись всего побережья от южной оконечности Белого моря до устья Оби. С походами Ермака и присоединением Сибири к России продвижение русских на восток шло с поразительной быстротой. Уже к середине XVII века русские торговцы вели постоянный обмен товарами в районах вплоть до Чукотки и Новой Земли. Эта их деятельность активизировалась после того, как в 1648 году Семен Дежнев открыл пролив между Азией и Америкой.

«Россия явилась зачинателем специального торгово-промышленного судоходства в Ледовитом океане. Простые русские люди — устюжане, каргопольцы, мезенцы, пинежане, принесли на северо-восток свой многовековой морской опыт, незаурядную для своего времени морскую технику, традиции судостроения и судовождения, опыт и сноровку в борьбе со льдами. Их бесспорной заслугой является то, что они совершили открытие азиатских берегов на огромном протяжении от Оби до Камчатки, исследовали устья сибирских и восточно-сибирских рек, обогатив человечество конкретными знаниями природы полярных областей. Без преувеличения — это был выдающийся научный подвиг», — так оценил

их деятельность легендарный советский полярный исследователь Владимир Визе.

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

Надо сказать, что к северному проходу из Европы в Азию в те годы проявляли большой интерес и другие страны. Шло необъявленное соревнование в поисках путей к вершине нашей планеты — Северному полюсу. Борьба за обладание арктическими морями обострилась после того, как в 1878-1879 годах экспедиция шведа А.Э. Норденшельда, снаряженная, кстати, на средства российских купцов А.М. Сибирякова и М.К. Сидорова, на пароходе «Вега» прошла весь путь от Новой Земли до Берингова пролива. Она показала всему миру реальность установления торговых связей Запада с Востоком через северные русские моря. В России же началось интенсивное переселение крестьян из центральных губерний в Сибирь. Как следствие этого — резко повысилось производство хлеба в наших восточных районах. Однако развитие новых территорий страны ощутимо сдерживала нехватка товаров массового спроса. Торговая связь Сибири с Европейской Россией стала насущной необходимостью. Железная дорога не справлялась с этой задачей, поэтому все надежды возлагались на Северный морской путь, освоение которого впервые приобрело уже практический характер. По нему в 1893 году из Англии и Германии на Енисей были доставлены рельсы и другие грузы для строящейся транссибирской магистрали.

Обстоятельства заставили царское правительство обратить повышенное внимание к Арктике. В мае 1894 года учреждается Обь-Енисейская гидрографическая экспедиция под командованием А.И. Вилькицкого, которая провела детальное исследование этого района. Полярная трасса стала изучаться уже не локально, а вся в целом. С 1913 года Главное гидрографическое управление начинает строить на побережье полярных морей специальные пункты для наблюдения за движением льдов, создается сеть радиостанций, строятся маяки. Спустя два года в Арктику на ледокольных судах «Таймыр» и «Вайгач» была отправлена крупная научная экспедиция. Ею в 1915 году открыта Северная Земля, что явилось последним великим географическим открытием. В том же году оба судна прошли в Архангельск из Владивостока, подтвердив тем самым реальность плавания по трассе Севморпути.

История донесла до нас имена многих отважных мореплавателей, отдавших жизнь ради изучения загадочного Ледовитого океана, ради того, чтобы заставить служить его людям. В памяти моряков навечно останутся подвиги экспедиций Э. Толля на шхуне «Заря» (1900-1903 гг. ), В. Русанова на Новую Землю (1907 -1911) и Шпицберген (1912-1913), полярная экспедиция лейтенанта Г. Брусилова на шхуне «Св. Анна» (1912-1914), полюсная экспедиция Г. Седова (1912-1914), таймырские походы Н. Бегичева и другие.

\* \* \*

Несмотря на значительный прогресс всех отраслей русской гидрографической службы в конце XIX – начале XX века, она не могла ликвидировать вековую свою отсталость и привести гидрографическую изученность, картографирование и навигационное оборудование отечественных морей в состояние, удовлетворяющее требованиям мореплавания. Все эти задачи пришлось решать советскому государству. Прежде всего, гидрографической службе ВМФ, а с 1933 года — гидрографическому предприятию Министерства морского флота.

В 1921 году глава государства В. И. Ленин подписал декрет Совета народных комиссаров РСФСР о создании Плавающего морского

научно-исследовательского института (Плавморнии). В декрете подчеркивалось, что в отличие от дореволюционного, советское изучение Севера должно быть систематическим, комплексным, и иметь практическую целенаправленность. Этот принцип и лежит в основе всех работ по освоению Арктики вплоть до наших дней.

Большим политическим и научным событием в истории освоения Арктики явилась ледовая эпопея 1928 года по поиску и спасению пропавшей экспедиции У. Нобиле. «У русских нет техники, нет опыта, нет ничего, кроме большевистской самоуверенности. Арктика не потерпит большевиков», — пророчествовали западные буржуазные газеты. Однако российский ледокол «Красин» пробился тогда в свободном плавании за 81-ю широту, где бедствовали арктические путешественники. Советские моряки и ученые тогда не только спасли их, но и попутно с борта ледокола провели очень ценные исследования считавшегося недоступным района центральной Арктики. Собранные ими материалы способствовали созданию постоянно действующей транспортной магистрали.

Летом 1932 года на штурм Северного морского пути вышло одновременно несколько крупных экспедиций, десятки судов. Все их деятельностью руководил Арктический институт. Именно в этот год впервые в истории арктического мореплавания ледокольный пароход «А. Сибиряков» осуществил сквозное плавание с запада на восток в одну навигацию — с 28 июля по 10 октября — всего за 66 суток. Ему выпала честь осуществить вековую мечту многих поколений русских мореплавателей о создании единой транспортной системы, связывающей по кратчайшему расстоянию порты Европейского Севера с портами Сибири и Дальнего Востока.

Первым, как известно, поход из Европы на Дальний Восток по Северному морскому пути осуществил А. Норденшельд, но только за две навигации. Великий шведский путешественник пришел тогда к выводу о нецелесообразности транспортной эксплуатации этого морского пути. И этот взгляд Норденшельда господствовал десятилетия. А после неудачной экспедиции Р. Амундсена на

судне «Мод» ученые Европы и Америки почти единодушно стали утверждать, что плавание с запада на восток по Северо-Восточному проходу за один навигационный сезон невозможно. И только советские ученые и моряки, унаследовавшие мечту поморов о покорении «моря-океана», верили в будущее арктической трассы.

## КАК СОЗДАВАЛСЯ «СЕВМОРПУТЬ»

До 1932 года в СССР не существовало единой государственной организации, в ведении которой входило бы руководство всем многоотраслевым и весьма различным по своему уровню народным хозяйством Севера. Эти функции выполнял ряд наркоматов, главков и учреждений, что мешало делу. Поэтому 17 декабря 1932 года постановлением Совета Народных Комиссаров было образовано Главное управление Северного морского пути. При нем создали Гидрографическое управление, управление полярной авиации, гидрографический институт и ряд других учреждений. Все это возглавил О.Ю. Шмидт.

Тогда же приступили к осуществлению широкой государственной программы строительства ледоколов и новых арктических экспедиций. В июне 1933 года из Ленинграда в сквозное плавание по Северному морскому пути вышел ледокольный пароход «Челюскин», одной из задач которого было доказать, что успешный рейс «Александра Сибирякова» — не случайность, что плавание по трассе за одну навигацию может стать регулярным. Экипаж «Челюскина» под командованием капитана В. И. Воронина за 85 суток преодолел путь до Чукотки, но здесь попал в непреодолимые льды и вплоть до 13 февраля 1934 года дрейфовал в Чукотском море, пока не был раздавлен льдами и затонул. Начался героический дрейф челюскинцев. Лишь в апреле всех членов экспедиции самолетами сняли со льдины и доставили на материк. За спасение челюскинцев семь летчиков первыми в стране были удостоены звания Героев Советского Союза.

Гибель «Челюскина» породила новые сомнения, в частности, у планирующих организаций страны, в возможности плавания по Севморпути за одну навигацию. Потребовались новые убедительные доказательства. Найти их выпало на долю экипажа ледореза «Федор Литке», который 28 июня 1935 года вышел из Владивостока и уже 20 сентября пришел в Мурманск.

В этом рейсе морякам активно помогали авиаторы. Самолеты

впервые использовали для разведки ледовой трассы.

С того времени и началась планомерная эксплуатация Северного морского пути. Причем, рейсы транспортных судов, помимо плавания из Мурманска во Владивосток, совершались одновременно из устьев Енисея, Оби, Лены и Колымы к арктическим островам. В том же году сквозное плавание с запада на восток, помимо ледореза «Федор Литке», совершили пароходы «Ванцетти» и «Искра», а еще два судна — «Анадырь» и «Сталинград» — с востока на запад. За навигацию по этой трассе было перевезено 585 тысяч тонн различных грузов. С экономической точки зрения целесообразность использования этой морской дороги оказалась несомненной.

В 1936 году в Арктике плавали уже 160 судов, в том числе и речные. 14 судов совершили сквозное плавание.

Это была победа. Но далась она дорогой ценой. Во время походов случались и неудачи. Ведь тогда не было мощных ледоколов для обеспечения безопасного плавания транспортных судов. Судоводители не имели точных навигационных карт и подробных лоций. Из-за этого некоторые корабли, как и в старину, оставались на зимовку в гаванях арктических островов. Все яснее становилась необходимость глубокого научного изучения Арктики. И государство вплотную занялось решением этой проблемы.

## ОТ ДЕСАНТА ПАПАНИНЦЕВ ДО НАУЧНЫХ СТАНЦИЙ

Первым крупным шагом в реализации намеченных планов стала организация в 1935 году высокоширотной экспедиции в Центральный Арктический бассейн. Для ее проведения выбрали ледокольный пароход «Садко», капитан которого Н.М. Николаев за год до этого на ледорезе «Федор Литке» прошел из Владивостока в Мурманск Северным морским путем. Научным руководителем экспедиции назначили опытного полярного исследователя Г.А. Ушакова.

Перед участниками экспедиции, в составе которой были лучшие гидрографы, океанологи, гидрологи, геологи страны, астрономы и даже летчик, поставили задачу проникнуть в малоисследованные области северных морей на границах с Центральным полярным бассейном. Им удалось пробиться в координаты 82 градуса 42 минуты северной широты. Дальше путь к северу оказался недоступным даже для ледокола. Почти три месяца работали ученые в местах, где до них не было ни одно судно. Собранный ими материал позволил намного раздвинуть границы обследованных районов на севере Баренцева и Карского морей, укрепиться во мнении о необходимости расширения научно-исследовательских работ в приполюсном районе.

Подводя итоги экспедиции, начальник Главного управления Севморпути Отто Шмидт сказал: «Она принесла исключительно богатые научные результаты. Это в полном смысле образцовая экспедиция, оборудованная в научном отношении так, как не была оборудована еще ни одна экспедиция в мире. Она исчерпывающе изучила одно из самых интересных и заманчивых для исследователей «белых пятен» на карте Арктики».

Следующим шагом стало создание первой в мире дрейфующей научной станции «Северный полюс». Экспедиционную группу полярников в составе гидробиолога П.П. Ширшова, геофизика и астронома Е.К. Федорова и радиста Э.Т. Кренкеля возглавил опытный зимовщик И.Д. Папанин — энергичный и волевой человек,



работавший до этого начальником нескольких научных полярных станций. Общее руководство экспедицией осуществлял начальник Администрации Северного морского пути О.Ю.Шмидт. После тщательной подготовки, длившейся несколько месяцев, самолеты полярной авиации с участниками экспедиции и необходимыми для зимовки грузами и научной аппаратурой взяли курс на полюс. Первым 21 мая 1937 года самолет, ведомый М.В. Водопьяновым, благополучно приземлился в заданном районе. Вслед за ним прилетели на льдину и остальные самолеты, задействованные в операции.

Так началась легендарная эпопея дрейфа советских полярников. Девять месяцев отважная четверка работала на льдине, которая под действием ветров и течений дрейфовала от Северного полюса в сторону Гренландского моря. За это время зимовщики осуществили целый ряд измерений океанических глубин и собрали первые данные о характере подводного рельефа. Ими были открыты неизвестные науке подводные хребты и обширные впадины, выявлен растительный и животный мир на различных глубинах. Зимовщики вели систематические научные наблюдения и за состоянием воздушной и водной среды, ежедневно передавая на материк полученные данные. Их сведения о погодных условиях, кстати, помогли советским летчикам В.П.Чкалову и М.М.Грому совершить трансарктические перелеты из Москвы в США через Северный полюс.

Проведению исследовательских работ зимовщикам стала препятствовать наступившая полярная ночь. К тому времени и льдина, на которой дрейфовали папанинцы, начала разрушаться. В январе полярникам стало опасно оставаться на ней. И тогда руководители Главсевморпути приняли решение послать морские суда для снятия их с дрейфующих льдов. Пробриться к ним в феврале 1938 года удалось ледокольным пароходам «Мурман» и «Таймыр».

А в это время со стороны Новосибирских островов уже начинала работу новая необычная высокоширотная экспедиция — на борту вмержшего в лед парохода «Георгий Седов». У этого судна

еще зимой оказался поврежденным руль. Вывести потерявшего управление пароход из ледового плена не представлялось возможным. Было принято решение оставить судно в дрейфе, превратив его временно в научную лабораторию. Тогда «Седов» находился в координатах 83 градуса 4 минуты северной широты. Через год льды вынесли его за 86-ю широту. Ни одному судну еще не удавалось продвинуться так далеко на север.

Нет надобности рассказывать, сколько трудностей встретилось морякам на их долгом пути по просторам Арктики. Особенно одолевали частые и сильные сжатия льдов, когда судно получало запредельный крен и в машинное отделение начинала поступать вода. И только мужество, выдержка и профессиональное мастерство моряков спасали пароход от ледовой стихии.

С продвижением «Седова» к Западу скорость ледового дрейфа увеличилась. Возникла угроза выноса его на кромку арктических льдов. Для судна, оказавшегося в своего рода ледовом ложе, выход на чистую воду грозил опрокидыванием. Надо было вызволять его из этой западни непосредственно во льдах. И с этой задачей отлично справился экипаж ледокола «И.Сталин» под командованием капитана М.П. Белоусова.

Поистине героический дрейф «Седова» продолжался 812 дней. Всем членам его экипажа было присвоено звание Героя Советского Союза. Они не только показали силу и мужество в жестокой схватке со стихией, но и доставили на Родину уникальные научные материалы о суровой и недоступной ранее Центральной Арктике.

\* \* \*

Небывало высокими темпами освоение Северного морского пути шло в годы Великой Отечественной войны. Он стал важнейшей транспортной магистралью военного времени. Особенность ее эксплуатации в эти годы состояла в том, что она, по сути дела, стала одним из театров военных действий. Личный состав полярных портов, баз, зимовок действовал в тесной связи с армией и военно-морским флотом. Ледокольный и транспортный флот, полярная авиация были мобилизованы, вооружены и принимали

непосредственное участие в боевых действиях. Примером могут служить героическая оборона Диксона против гитлеровского линкора «Адмирал Шеер» в 1942 году, бой с ним ледокольного парохода «Александр Сибиряков», кругосветное плавание ледокола «Красин» в условиях действий германского подводного флота, проводка большого числа конвоев и так далее. Севморпуть явился ареной массового героизма советских людей. Враг не сумел добиться успехов в Арктике даже в самые тяжелые для нас месяцы войны. Ни на воде, ни на суше, ни в воздухе.

Отгремели бои. И снова в Арктику пошли караваны судов. Снова Северный морской путь стал нормально действующей транспортной магистралью. Мурманчане помнят сквозные переходы в 1954 году с запада на восток и обратно дизель-электроходов «Лена» и «Енисей». Стали обычными длительные плавания в западном секторе нашей Арктики. Сюда каждый год стали ходить комфортабельные пассажирские лайнеры с туристами на борту. И это лучшее доказательство наших больших побед на ледовых просторах мирового океана.

### ЭСТАФЕТА

*Атомный ледокол «Ленин» возвращался из рейса в порт. Встречные рыболовные и транспортные суда приветствовали его гудками. Такова традиция. Атомоход отвечал тем же. Но вдруг сирена его «запела» особенно звонко, торжественно. Моряки, удивленные этим, высыпали на палубу. Навстречу «Ленину» шел «дедушка» ледокольного флота — «Ермак». Когда-то могучий, по праву считавшийся самым сильным в мире, он рядом с атомоходом казался слабым, беспомощным...*

*Эта встреча у входа в Кольский залив никем не планировалась. «Ермак», шесть десятков лет послуживший людям, шел в свой последний рейс. «Ленину» предстояло сменить его и на трудных ледовых трассах, и в роли флагмана ледокольного флота СССР.*

*Так экипаж атомного богатыря принял от него эстафету ударных дел.*

*За тридцать лет работы в Арктике «Ленин» прошел почти 654400 морских миль, из них 553600 — во льдах Северного Ледовитого океана, проведя свыше трех тысяч транспортных судов. Ледокол первым среди атомоходов пароходства достиг годового рубежа непрерывной эксплуатации, о чем веками мечтали моряки всего мира. В апреле 1974 года его наградили орденом Ленина.*

*Достоинно отмечен и труд экипажа. Многие моряки получили государственные награды. Первый главный инженер-механик атомохода Александр Калинович Следзюк и многолетний капитан ледокола Борис Макарович Соколов стали Героями Социалистического Труда. Именем первого капитана Павла Акимовича Пономарева названа улица в столице Кольского Заполярья. Вечная жизнь уготовлена и самому кораблю: первый в мире атомный ледокол «Ленин» стал плавучим музеем истории освоения Арктики.*

#### Примечание

Недавно, разбирая хранящиеся в семейном архиве бумаги, обнаружил уже пожелтевший блокнот с порой торопливыми записями о встречах с моряками атомохода «Ленин» и многих других судов, работавших в Арктике под флагом пароходства. Некоторые из них публикую в этой книге.

Северный морской путь стал вполне рентабельным предприятием. Районы, обслуживаемые им, давали стране медь и никель Норильска, золото Колымы, нефть и газ Ямала, алмазы Якутии, лес Игарки и многое другое. Добыча и транспортировка их были бы немислимы без четкой деятельности тех, кто обслуживает главную национальную водную магистраль. Причем перевозки грузов осуществлялись линейно. И, как правило, специализированными судами: рудовозами, контейнеровозами, пакетовозами, танкерами. Сопровождали их на ледовых дорогах мощные дизель-электрические ледоколы, а обеспечивали навигацию сотни сотрудников гидрометеослужбы, ученые, летчики полярной авиации, связисты. На Севморпуть стали работать даже спутники.

Активная хозяйственная и научно-исследовательская деятельность России в морях Ледовитого океана убедительно подтвердила ее законные права на Арктику. Эти права распространяются на все острова и земли к северу от полуострова Таймыр, Новосибирских и других островов, расположенных вблизи европейского и азиатского побережья. Обязанность регулировать судоходство по Северному морскому пути была возложена на специальные российские навигационные службы — Штабы морских операций Западного и Восточного районов Арктики. Любое судно, принятое ими к проводке, автоматически получало право прохода через все участки российских и внутренних территориальных вод, лежащих по его маршруту.

\* \* \*

Новый этап в освоении Арктики начался после того, как на ледовые трассы в 1959 году вышел первый в мире атомный ледокол «Ленин» с мощностью силовой установки 40 тысяч лошадиных сил. Его создали по проекту советских ученых ленинградские кораблестроители. Уже спустя два года с него была высажена в Восточно-Сибирском море станция «Северный полюс-10». И в дальнейшем высадки научно-исследовательских дрейфующих станций производились с ледоколов. Так, в 1973 году «СП-22» десантировал дальневосточный ледокол «Владивосток».

#### *«НА СВЯЗИ — МАСЛОВ»*

*— «Ленин»! Я — берег. Выходите на связь...*

*Улетели в безбрежную даль позывные радиостанции паромства. Ждем ответа. И вот сквозь эфирные шумы доносится:*

*— Я — «Ленин»! На связи — Маслов...*

*Оператор радиоцентра заметно смущается. На атомном ледоколе два Масловых. И оба — радисты. Который из них сегодня на связи — Виталий или Клавдий?*

*Видно, поняв причину задержки ответа, с борта уточняют: у аппарата — начальник радиостанции Виталий Семенович*

Маслов.

Курьезные случаи в радиосвязи — не редкость. Особенно в Арктике, где проходимость радиоволн далеко не идеальная. Однако во время вахты Масловых не бывает срывов. Оба — отличные специалисты, влюбленные в свое дело.

Первым пришел на атомоход Виталий. В экипаже сразу заметили, что радист у них не только в работе мастер, но и за словом в карман не лезет. Такую иной раз историю расскажет — прямо от смеха падают.

— А ты напиши об этом в газету, — посоветовали Виталию ребята. — Пусть и другие смеются...

И писал Маслов. Только не шуточные рассказы, а очень серьезные вещи. О земляках-поморах, о моряках и полярниках, о жителях Крайнего Севера. Его рассказы и повести стали печататься и в центральных изданиях. А вскоре Виталия Маслова приняли в Союз писателей СССР. Моряки гордились: только у них в экипаже радист — писатель.

Увы, его уже нет среди нас. Но и на флоте, и в Мурманске помнят этого человека. Ему прежде всего обязаны мы возрождением в 1986-м праздника славянской письменности и культуры, который в 1991-м году стал государственным. Благодаря Виталию Семеновичу появились в Мурманске бронзовые Кирилл и Мефодий — памятуя о заслугах мурманчан в восстановлении праздника, памятник подарило городу болгарское правительство. Маслов — один из немногих мурманчан, удостоенных звания почетного гражданина города-героя.

Небывалые возможности для повышения эффективности работы на ледовых трассах дало появление атомоходов нового, второго поколения, пополнивших флот Мурманского морского пароходства. Первый из них — «Арктика» — вступил в строй в 1975 году, а уже через два года — 17 августа 1977 года — первым в мире в свободном плавании достиг вершины нашей планеты — Северного полюса и водрузил там Флаг нашей Родины. На 3876 миль

пути, из них половина — среди льдов, ему потребовалось всего 316 часов.

В следующем году новый атомоход — «Сибирь» — в сверххранение сроки провел по высоким широтам Арктики с запада на восток дальневосточное транспортное судно «Капитан Мышевский» всего за 18 суток. Результаты этих беспрецедентных плаваний открыли новые горизонты в освоении нашего национального водного пути в высокоширотных районах Арктики, сделали его доступным для плавания транспортных судов в сопровождении мощных ледоколов.

К сожалению, устойчиво наметившееся нарастание темпов работы ледокольного и транспортного флота на Северном морском пути было прервано десятилетней паузой, вызванной реформированием социально-экономических отношений в России. Интерес государства к этой морской магистрали ослаб, что отрицательно сказалось на деятельности главного арктического перевозчика — Мурманского морского пароходства. Объемы работ резко упали, и это породило немало проблем. К чести руководства компании, оно сумело сохранить коллектив и успешно решало задачи, поставленные перед ним государством.

Но тяжелые времена не вечны, и на смену спаду в развитии страны неизбежно приходит подъем. 5 апреля 2000-го года в Мурманск приехал новый президент России Владимир Путин. Под его руководством на борту атомохода «Россия» прошло совещание по проблемам Севморпути и перспективам развития Арктического региона России. Было принято однозначное и окончательное решение о статусе арктической магистрали. Северный морской путь остался под управлением структурного подразделения Минтранса России — администрации Севморпути, а атомные ледоколы переданы государством в доверительное управление Мурманскому морскому пароходству сроком на десять лет.

С этого дня и началось постепенное оживление на арктических трассах. Возобновились научно-исследовательские работы. Они стали проводиться на всем пространстве от побережья до полюса.

Это и дрейфующие научные станции «Северный полюс», и высокоширотные воздушные экспедиции «Север», и создание сети полярных станций, и походы атомных подводных лодок к Северному полюсу.

Большую работу по реализации государственной программы развития арктических регионов проводит Ассоциация полярников, созданная по инициативе выдающегося полярного исследователя Героя Советского Союза и Героя России Артура Николаевича Чилингарова. Кстати, являясь специальным представителем Президента России в Арктике и Антарктике, он энергично отстаивает интересы Отечества и на международном уровне. Артур Николаевич — частый гость в Мурманске. Редкая экспедиция в Арктику в последние десятилетия обходится без его участия.

Сейчас на трассе Северного морского пути действуют несколько радионавигационных систем, обеспечивающих необходимую точность определения местонахождения судна в наиболее трудных участках этого пути. Разработанные ранее гидрологами автоматические радиомаяки с изотопными источниками питания заменены на маяки, работающие на энергии солнечных батарей. Береговые и плавучие светящиеся навигационные знаки переведены на автоматический режим работы. Выбрать наиболее удобный путь во льдах ледокольщикам помогают авиаторы. Сейчас на каждом атомоходе базируется вертолет, с которого и ведут разведку ледовых полей вблизи намеченного маршрута кораблей.



## РАБОЧЕЕ МЕСТО — АРКТИКА

О значении Северного морского пути говорить не приходится. Еще М.В. Ломоносов писал: «Российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном». Миновали века, и сейчас с чувством гордости за свое отечество следят русские люди за спокойной и уверенной работой соотечественников, на долю которых выпало обживать арктические моря и их побережье на всем протяжении от Мурманска до Берингова пролива.

Основным видом транспорта для территорий, прилегающих к Северному морскому пути, был и остается морской флот. Ни Транссибирская магистраль, ни БАМ, ни великие сибирские реки, питающие Северный Ледовитый океан, не в состоянии полностью удовлетворить их потребности. Простой пример: сейчас груз, отправляемый на Чукотку по железной дороге, выдерживает порой 16 перевалок, а нередко и надолго оседает в пути. Повсюду для этих перевалок требуются склады, рабочая сила. Прямое сообщение по Ледовитому океану не только исключает такие неурядицы и облегчает работу дальневосточников. Оно позволяет снизить транспортные расходы на производство продукции заполярных предприятий, делает ее конкурентоспособной на мировом рынке. Это убедительно подтверждает многолетнее сотрудничество Норильской горно-металлургической компании с Мурманским морским пароходством. Морская линия Мурманск — Дудинка теперь действует круглый год. Никель и медь, другая продукция этой компании не залеживается на складах. На рынок она поступает точно в обговоренные сроки.

По расписанию стали ходить в Арктику и мурманские моряки. «Надежность и эффективность их работы — это сплав знаний и опыта, накопленных более чем за 60 лет деятельности пароходства, в сочетании с передовой технологией», — говорит нынешний генеральный директор компании А.М. Медведев.

По мощности и технической оснащенности своего ледокольно-транспортного флота пароходство к концу 80-х годов минувшего

века вышло на первое место в мире. Тогда объем перевозок только по Северному морскому пути превышал шесть миллионов тонн. Весьма успешно работали суда компании и на внешнеторговых морских и океанских линиях. Но наступили трудные перестроечные годы. В одночасье развалилась складывавшаяся десятилетиями социально-экономическая система. В период распада СССР 11 танкеров ледового класса, построенных специально для Арктики, достались Латвии. Для перевозки нефтепродуктов в районы Крайнего Севера пришлось арендовать их у латвийцев, Финляндии и даже Германии. На этом Россия теряла миллионы долларов ежегодно.

Ситуация с танкерным обеспечением Севморпути стала меняться к лучшему, когда отечественный нефтяной концерн «Лукойл» занялся строительством судов этого класса. Все новые танкеры были переданы в оперативное управление Мурманскому пароходству. Однако руководители компании, понимая, что без собственного танкерного флота в конкуренции с другими судоходными компаниями на арктических трассах не выжить, стали изыскивать средства для создания собственного танкерного флота. Начало новому направлению деятельности — нефтеналивным перевозкам — положило приобретение в собственность пароходства танкера «Котлас». К середине 2003 года флот пополнили еще 5 танкеров усиленного ледового класса. Вскоре начал действовать рейдовый терминал по перегрузке нефти с месторождений Печорского моря. В Кольском заливе был создан технологический комплекс по отгрузке сырой нефти на экспорт, рассчитанный на перевалку более пяти миллионов тонн в год. Все это позволило пароходству достойно выйти из охватившего страну экономического кризиса и сохранить свои позиции в Арктике.

\* \* \*

Морской транспорт — важнейшее средство жизнеобеспечения для большинства северных территорий Российской Федерации. Но чтобы Северный морской путь действительно стал нормально действующей транспортной магистралью, надо иметь еще и

мощный ледокольный флот. И такой флот в составе Мурманского морского пароходства был создан еще при советской власти. Помимо дизель-электрических ледоколов в него вошли суда с атомной энергетической установкой. Первым из них стал атомный ледокол «Ленин», созданный по проекту советских ученых ленинградскими корабелями. За ним последовали «Арктика», «Сибирь», «Россия», «Советский Союз», «Ямал» и «50 лет Победы», рассчитанные на работу в тяжелых льдах Мирового океана. Для проводки судов на мелководье и в замерзающих устьях великих сибирских рек построили два менее мощных атомохода — «Таймыр» и «Вайгач». Эту флотилию пополнил первый в мире атомный лихтеровоз «Севморпуть». Именно благодаря им и мурманским транспортным судам морские перевозки в западном секторе Арктики стали осуществляться круглогодично. Только Норильский горно-металлургический комбинат по арктической трассе теперь поставляет на рынок цветных металлов 90 процентов никеля и 65 процентов меди общероссийского производства, что дает стране до 3 миллиардов долларов в год. Сотнями тысяч тонн исчисляются объемы перевозок других грузов.

Сейчас атомные ледоколы находятся под управлением другого оператора — Мурманского ремонтно-технологического предприятия «Атомфлот» государственной корпорации «Росатом». Но, как и прежде, ледоколы и моряки транспортных судов пароходства действуют в одном ключе. Их слаженная, проверенная годами работа в Арктике является примером сотрудничества родственных предприятий.

За время управления атомным флотом пароходство проделало огромную работу по его сохранению и развитию. Высокий запас прочности судов и грамотное управление ими специалистами компании позволили как минимум еще 10-15 лет эксплуатировать сохраненные ледоколы, что дает возможность активно использовать их в реализации широкомасштабных проектов по освоению арктических шельфовых углеводородных месторождений.

Атомный ледокольный флот вписал немало ярких страниц в



Белоусов Василий Сергеевич – Член Союза журналистов РФ, более 30 лет возглавлял Мурманский корпус ТАСС. Участник нескольких арктических экспедиций. Проблемами освоения Арктики занимается более пятидесяти лет. Заслуженный работник культуры РФ, Почётный гражданин Мурманской области. Награждён орденами Знак Почёта и Дружбы, восемью медалями. За активное участие в осуществлении мер по продлению арктической навигации еще в 1978 году удостоен Почётной Грамоты Министерства морского транспорта СССР. Со дня образования Ассоциации Полярников Мурманской области является членом её Совета. Автор 14 документальных книг о тружениках Мурманской области. Лауреат шести Всесоюзных и Всероссийских творческих конкурсов.



Стелла на въезде в город Мурманск.



Атомоход «Россия» в Мурманске! 30.12.1985 г.



Академик Дмитрий Наливкин, выдающийся ученый – геолог, палеонтолог, академик АН СССР.



Повышенный интерес к Арктике французов корреспонденту ТАСС В.Белоусову объясняет министр обороны Франции Жан-Пьер Шевенман. Справа – председатель Мурманского облисполкома Ю.З. Балакшин



Руководитель высокоширотной экспедиции в мае-июле 1978 г. Б.С. Майнагашев и представитель ААНИИ, зам. начальника рейса по вопросам научно-оперативного обеспечения Б.А. Крутских



Дублёр капитана атомохода «Сибирь» В.Н. Красовский





Мурманские моряки всегда дружили с тасовцами. На снимке: в гостях у капитана атомохода «Россия» А.А.Ламехова, спец.корры ТАСС В.С.Белоусов, С.А.Майстерман, сентябрь 1999 г.



Академик Г.Г. Матишов (слева), рядом вице-президент АН СССР Н.П.Лаверов. Фото на память о встрече в Мурманском биологическом институте КНЦ РАН



Интервью корреспондентам ТАСС даёт капитан атомохода «Россия» Герой Социалистического Труда А.А. Ламехов. 12.01.1986 г.



Атомный ледокол «Россия» в высоких широтах Арктики, июль 1990 г.



Кросс Наций-2015. Этим юным мурманчанам предстоит продолжить освоение Арктики.



Теплоход «Клавдия Еланская».



Казанин Г.С. – Президент Региональной общественной организации «Ассоциация полярников Мурманской области», генеральный директор ОАО «Морская арктическая геологоразведочная экспедиция»



Члены Совета Региональной общественной организации «Ассоциация полярников Мурманской области».



Главные полярники России (слева направо): Г.И. Иванов – заместитель генерального директора по науке ОАО «МАГЭ»; А.А. Тютин – начальник отдела внешних связей и маркетинга ОАО «МАГЭ»; Г.С. Казанин – генеральный директор ОАО «МАГЭ», Президент РОО «Ассоциация полярников Мурманской области»; М.В. Ковтун – председатель Полярной комиссии, губернатор Мурманской области; В.С. Будаговский – вице-президент РОО «Ассоциация полярников Мурманской области», А.Н. Чилингаров – Президент МОО «Ассоциация полярников»





Участники экспедиции МАГЭ на Северном полюсе, 2014 г.



С.В. Поспелов – Руководитель Федерального агентства по делам молодежи; А.Н. Чилингаров – Советский и российский исследователь Арктики и Антарктики, государственный и политический деятель, Президент МОО «Ассоциация полярников»; Г.С. Казанин – Президент РОО «Ассоциация полярников Мурманской области»; А.В. Аперян – Руководитель Международного молодежного образовательного форума «Арктика. Сделано в России» на озере Селигер во время проведения форума, февраль 2015 г.



Представители флота ОАО «Морская арктическая геологоразведочная экспедиция»: НИС «Геолог Дмитрий Наливкин», НИС «Профессор Куренцов», НИС «Геофизик».



Проводка геофизического судна ледоколом через пролив Вилькицкого.

историю освоения Арктики. Уже с появлением первого в мире атомного ледокола с ядерной энергетической установкой — «Ленина» — удалось на много раздвинуть сроки проведения навигации в западном секторе Арктики. Тридцать лет этот уникальный корабль трудился на трассах Северного морского пути. За эти годы он прошел свыше 650 тысяч морских миль, проведя через льды 3741 транспортное судно. На счету его экипажа немало других славных дел, связанных с продлением арктической навигации и научными исследованиями в высоких широтах. И все эти годы капитаном атомохода был прославленный полярник Борис Макарович Соколов.

На юбилейных торжествах по случаю сорокалетия ледокола представители двух десятков наиболее развитых мировых держав единодушно отметили, что создание атомного ледокола «Ленин» стало «переломным этапом в истории развития техники мирового судостроения, замечательным примером использования атомной энергии в мирных целях».

При проектировании первых атомных ледоколов ресурс работы их паропроизводящих установок (АППУ) устанавливался в 100 тысяч часов. Мурманские моряки в содружестве со специалистами ремонтно-технологического предприятия «Атомфлот» и проектно-конструкторских и научных организаций страны нашли возможность увеличить его до 175 тысяч часов, а срок службы ледокола — с 25 до 32 лет. Впервые их разработки были осуществлены на атомоходе «Арктика». Того самого, который в августе 1977 года под командованием капитана Юрия Сергеевича Кучиева первым в мире в свободном плавании достиг Северного полюса. На счету этого атомного богатыря немало других славных дел. В их числе — осуществление первых зимних перевозок к Ямалу, тяжелейшие спасательные операции в Восточном районе Арктики и обеспечение круглогодичной навигации. За годы работы на трассах Северного морского пути он прошел более одного миллиона морских миль, что в несколько раз превышает путь от Земли до Луны.

Через два года после «Арктики» Мурманский ледокольный флот

пополнил атомоход «Сибирь». В порт приписки он пришел в декабре 1977 года и почти сразу же отправился на «работу» в Арктике. Подтвердивший свои высокие мореходные и ледовые качества атомоход через полгода отправили в небывалый в истории мореплавания сверххранний экспериментальный рейс — обеспечить проводку с запада на восток транспортного судна по неизведанным еще высоким широтам Ледовитого океана. По сути, ему предстояло отыскать там удобную дорогу для себя и для тех, кто будет ходить по проложенной им трассе. Кроме специалистов-гидрографов на борту «Сибири» находились представители целого ряда других научных и исследовательских организаций, связанных с изучением Арктики. Новый ледокол не только в рекордный в то время срок — всего за 18 суток — провел транспортное судно до Берингова пролива, но и доставил на обратном пути на дрейфующую в Восточно-Сибирском море научную станцию «Северный полюс-24» необходимое для полярников оборудование и материалы.

Уникальным стал для этого ледокола поход в Арктику в 1987 году с учеными на борту. Сначала ему пришлось снять с льдины дрейфующую научную станцию «СП-27», затем, пройдя с научными целями через Северный полюс в море Лаптевых, высаживать там другую дрейфующую станцию.

Новую яркую страницу в летопись освоения Арктики вписал экипаж атомохода «Россия» под командованием капитана Анатолия Алексеевича Ламехова. На его долю в августе 1990 года выпало совершить первый в истории освоения Арктики международный круиз на полюс с иностранными туристами на борту. С той поры такие круизы стали ежегодными. Более того, за сезон российские атомоходы ходят теперь на полюс по несколько раз. Желающих побывать там более чем достаточно. Ведь ни одна другая страна мира не может предоставить такую возможность любителям дальних путешествий.

Высочайшее профессиональное мастерство капитана Ламехова не раз выручало моряков Мурманского и других работавших в Арктике пароходств.

## ПОЧИСТИЛ ЗУБЫ...

*Моряки славятся умением травить байки. Возможно, поэтому не все верят Владимиру Кравцову, когда он рассказывает о том, что однажды проглотил... зубную щетку. Однако правдивость рассказа моряка мне подтвердила врач мурманской областной больницы А. Залесова, к которой за помощью обратился моряк. Опытному доктору удалось извлечь из желудка Кравцова этот предмет, который находился там... восемнадцать лет.*

*Казус случился во время первого штормового рейса молодого морехода. Владимир решил почистить зубы, не обращая внимания на качку. Но едва принялся за дело, как судно сильно трянуло. От неожиданности матрос качнулся, ухватился за стенку каюты, а щетка как-то сама собой проскочила в горло.*

*Все эти годы не верили моряку не только товарищи по экипажу, а и медики, к которым он иногда обращался за помощью. И не удивительно. Ведь пластмассовая основа щетки не давала «отпечатка» на рентгеновских снимках. И только с помощью специального зонда доктору А. Залесовой удалось обнаружить ее в желудке Кравцова, а потом и извлечь.*

*Помощь пришла как нельзя кстати. За годы невольного «эксперимента» желудок матроса был серьезно травмирован. Только благодаря мастерству врача удалось избежать возможных серьезных последствий. А злополучная щетка заняла свое место в больничном мини-музее среди многих других необычных предметов, извлеченных медиками из горла и желудка пациентов.*

В 1983 году все порты и рейдовые пункты северного побережья Чукотки к середине навигации оказались заблокированными огромными массами многолетних паковых льдов, вынесенных из Центрального Арктического бассейна. В ледовом плену оказалось 51 судно. Не выдержав напора стихии, опрокинулся и затонул дальневосточный теплоход «Нина Сагайдак». Случалось, что даже дизельные ледоколы не могли сдвинуться, попав в

десятиметровой толщины льды. На помощь им поспешили атомные ледоколы, в том числе «Арктика», носившая тогда название «Леонид Брежнев». В борьбе со стихией ледокол лишился лопасти одного из винтов. Экипаж своими силами в неимоверно тяжелых условиях сумел на плаву поставить новую лопасть и продолжить спасательную операцию. Ему удалось провести через Айонский и Врангелевский ледовые массивы в безопасное место 32 судна и спасти те из них, которые находились в аварийном состоянии. Так завершилась эта арктическая эпопея. Столь тяжелых льдов, признали потом ученые, в Арктике не наблюдалось по крайней мере 100 лет.

Капитану Анатолию Алексеевичу Ламехову за выдающийся вклад в успешное завершение той труднейшей навигации было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Награды получила и большая группа мурманских моряков, принимавших участие в этой операции.

На арктические трассы в 1990 году вышел атомоход «Советский Союз». Вскоре и его задействовали в проведении международных туристических походов на Северный полюс. И еще в одном необычном эксперименте пришлось принять участие экипажу этого ледокола. Весной 2002 года во время стоянки в порту его использовали в качестве плавучей атомной электростанции. С центрального поста управления ледокола промышленное напряжение было подано на береговое крановое хозяйство, компрессорную станцию и атомоход «Ленин», находившийся в резерве. Эксперимент завершился успешно. Этот опыт подтвердил возможность создания плавучих атомных электростанций для обеспечения электроэнергией труднодоступных селений на побережье и островах Ледовитого океана. Первая такая электростанция строится сейчас на верфи Санкт-Петербурга.

18 ноября 1992 года ледокольный флот Мурманска пополнил атомоход «Ямал». В отличие от своих старших собратьев, он уже в ходе строительства получил большее количество кают и более современное техническое вооружение. Это обстоятельство сыграло

решающую роль в дальнейшей его судьбе: в летний сезон «Ямал» стали использовать для выполнения международных туристических круизов на Северный полюс.

В августе 1994 года к вершине планеты на его борту впервые за всю историю освоения Арктики отправились дети из России, стран ближнего и дальнего зарубежья. С полюса в прямом эфире дети выступили с обращением к жителям Земли сохранять на ней мир, заботиться об экологической чистоте планеты. Организовала этот необычный поход международная детская ассоциация «Полюс». В том же году «Ямал» побывал на полюсе еще три раза. В одном из этих походов атомоходу пришлось снять с льдины в приполюсном районе оказавшегося в сложном положении французского исследователя Арктики Жан-Луи Этьена и его научное оборудование. За проведением этой операции наблюдали 105 французских туристов, находившихся на борту «Ямала». Они были восхищены профессионализмом мурманских моряков.

### *ЕСЛИ ЗАХОТЕТЬ...*

*Если захотеть — можно за год выучить иностранный язык.*

*Если очень захотеть — можно за это же время стать первоклассным специалистом.*

*Да мало ли чего можно достичь, если по-настоящему захотеть!*

*Андрей Смирнов, молодой моряк с атомохода «Ленин», убедился в этом на собственном опыте.*

*Пришел он на судно в качестве инженера-гидролога. Работа ответственная: гидролог на ледоколе — это своего рода лоцман. Только дорогу кораблю он показывает не с мостика, а из... вертолета. На многие километры вперед по ходу движения атомохода улетал на судовом вертолете Андрей, отыскивая во льдах наиболее безопасный путь корабля.*

*Летал-летал Смирнов, и захотелось ему не только показывать путь ледоколу, а и самому водить его через льды. Очень захотелось. И стал он заочно учиться на судоводителя. Капитан*



*атомохода Борис Макарович Соколов, вырастивший немало хороших штурманов, взял шефство и над молодым гидрологом. Понимал старый полярник: сочетание в одном человеке штурмана и ледового лоцмана — только на пользу делу. Вырос из молодого специалиста хороший судоводитель. В двадцатую арктическую навигацию ледокола «Ленин» бывший гидролог пошел уже третьим помощником капитана.*

*Сейчас Андрей Алексеевич Смирнов — заместитель генерального директора мурманского предприятия «Атомфлот», отвечает за работу всего атомного ледокольного флота. Вот что значит сильно захотеть!*

В те годы российские суда и ледоколы совершали десятки запланированных рейсов в высокие широты, в том числе при проводке транспортов, следующих транзитом между портами Западной Европы и стран Тихоокеанского побережья. Такие рейсы пришлось выполнять и экипажу атомохода «Ямал». В августе 1996 года ледокол под командованием капитана Андрея Алексеевича Смирнова прошел через Северный полюс практически напрямую по меридиану Мурманска, затем по меридиану острова Врангеля вышел к Берингову проливу. Рейс длился всего 11 суток!

Хватило работы на трассах Арктики и последнему из этой серии судов атомоходу «50 лет Победы», пополнившему мурманский ледокольный флот в 2007 году. Он и сейчас работает в Арктике, проводя караваны судов не только в Западном, а и в Восточном районе Севморпути. Вместе с ним на мелководных морских участках и в устьях великих сибирских рек работают атомные ледоколы «Таймыр» и «Вайгач», обеспечивая безопасность плавания транспортных судов.

### *МИШКА-ПРОВОДНИК*

*Эту забавную историю рассказал мне гидролог атомохода «Сибирь» Николай Бабич.*

*А случилась она возле Чукотки, куда атомоход шел на выручку*

16 транспортов, застрявших в тяжелых льдах.

— *Обстановка там была тяжелейшая. Лед паковый, не пробиться даже атомоходу. Но мы целый месяц поддерживали с трудом проложенный нами канал, не давая ему намертво схватиться, — поведал он. — А тут, как назло, метель с морозом навалились. Канал сравняло — с мостика не видать. Когда рассвело, вылетаю на вертолете разведать обстановку. Определился, дал курс и лег отдохнуть. Не успел задремать, судно круто легло на левый борт. Ясно, что выбились из канала. Бегу на мостик, штурману объясняю, а он понять не может, как я определился. Усек, когда прошли через пак. Через полчаса «Сибирь» как бы провалилась: попали снова в канал.*

*Рулевой кричит:*

— *Ничего не вижу! Командуйте, какой курс...*

*Присмотрелся я, что там, в свете судового прожектора, и заметил медвежью тропу. А где медведи так часто ходят — так это по нашим каналам, подбирают остатки пищи, выбрасываемые с камбуза. Вот он, ориентир! Стали держаться его и — пошли!*

*Спасибо косолапым, выручили!*

О значимости Мурманского морского пароходства в системе морского транспорта России лучше всего говорят цифры и факты. Сегодня его флот обеспечивает до 40 процентов грузоперевозок под российским флагом. Компания играет ключевую роль в доставке грузов в арктические районы нашей страны, выполняя в последние годы до 80 процентов грузоперевозок на трассах Северного морского пути, рассказал на встрече с мурманскими журналистами генеральный директор пароходства Александр Михайлович Медведев. При этом он подчеркнул огромную значимость работы атомного ледокольного флота, обеспечивающего круглогодичную навигацию в Арктике.

Определив для себя нефтегазовое направление грузоперевозок как приоритетное, пароходство совместно с крупными

российскими предприятиями топливно-энергетического комплекса работает над масштабными проектами транспортировки углеводородов арктических месторождений.

«Компания, опираясь на высокий профессионализм и слаженность коллектива, разработала серьезную программу стратегического развития и твердо держит свой курс, выверенный предшественниками, — заявил А.М. Медведев. — В своей работе мы, как и прежде, будем активно сотрудничать с родственными предприятиями и организациями, прежде всего — с коллективом РТП «Атомфлот», под управлением которого находится теперь весь атомный ледокольный флот России».

## ПЕРВОПРОХОДЦЫ АРКТИЧЕСКОГО ШЕЛЬФА

Северные территории играют ключевую роль в национальной экономике России. И не только потому, что они обеспечивают сейчас почти 60 процентов валютных поступлений страны. Истощение углеводородных ресурсов на суше уже давно подталкивает крупнейшие нефтегазовые компании мира к разработке шельфовых месторождений. Естественно, что в этих условиях внимание обращается к Арктике. Сколько нефти и газа таят в себе ее недра, не ясно до сих пор. По оценке американской геологической службы, там скрывается четверть всех еще не обнаруженных на Земле запасов углеводородов. Менее внушительную цифру называют наши отечественные специалисты — всего одну восьмую часть от предсказанных объемов месторождений.

Между тем научно-исследовательские работы на нефть и газ в Арктике с каждым годом ведутся все активнее. Роль главного первопроходца арктического шельфа среди российских компаний по праву принадлежит Комплексной Морской Арктической геолого-геофизической экспедиции (КМАГЭ).

Уже при создании ее, в 1972 году, перед коллективом была поставлена конкретная задача — проведение геолого-геофизических работ на акваториях Баренцева, Белого и Карского морей с целью выявления районов, перспективных на нефть и газ, а также россыпей твердых полезных ископаемых. Доступ в арктические моря затрудняли льды и недостаточный уровень технического обеспечения исследований на выделенных новой организации судах. Приходилось самим разрабатывать эффективные технологии исследований и создавать отвечающее требованиям дня оборудование.

— Было трудно, но работа приносила и удовлетворение, — рассказывает нынешний генеральный директор предприятия Геннадий Семенович Казанин. — За первые пять лет специалисты экспедиции обнаружили и передали Министерству геологии СССР 27 нефтегазоперспективных структур общей площадью свыше

2500 квадратных километров. В том числе Мурманскую, Северо-Кильдинскую, Ленинградскую и Харасавэйскую структуры, ныне широко известные как крупные месторождения нефти и газа.

Постепенное накопление материалов по всем геолого-геофизическим методам, включая донные исследования, позволило КМА-ГЭ в середине восьмидесятых годов минувшего столетия приступить к составлению листов Государственной геологической карты масштаба 1:1000000. Эти документы представляют собой фундаментальную основу дальнейшей работы потенциальных недропользователей. Они помогли, в частности, специалистам другой мурманской организации — «Арктикморнефтегазразведка» открыть богатейшее Штокмановское месторождение газа и ряд нефтяных месторождений на шельфе Баренцева, Печорского и Карского морей, где сейчас уже началась крупномасштабная добыча углеводородного сырья.

Мурманским первопроходцам арктического шельфа приходится выполнять и другие задания поистине государственной значимости. Так, в 2014м году на борту научно-исследовательского судна «Академик Федоров» под проводкой атомохода «Ямал» они первыми в мире успешно выполнили сейсмические исследования на вершине нашей планеты — Северном полюсе.

— Работа, которую мы здесь провели, позволит нам наметить будущие, перспективные с точки зрения наличия нефти и газа, объекты, — поясняет Геннадий Казанин. — По предварительным данным, запасы углеводородов на шельфе превышают несколько миллиардов тонн.

Согласно международному праву Северный полюс и прилегающий к нему регион Северного Ледовитого океана не принадлежит ни одной стране. Однако Канада, Дания, Норвегия, Россия и США обладают правами на 370 километровую исключительную экономическую зону у своих берегов. Эти права закреплены Конвенцией ООН. Каждой из этих стран предоставлен десятилетний период на предъявление требований по расширению границ континентального шельфа своей страны за пределами 200 морских

миль от исходных линий. Одной из задач экспедиции к полюсу на судне науки «Академик Федоров» и была как раз подготовка дополнительных данных для российской заявки в ООН. Если Организация Объединенных Наций признает наши претензии обоснованными и справедливыми, Россия получит исключительные права на пользование недрами арктического шельфа на площади свыше одного миллиона квадратных километров. А там, по прогнозам ученых, сосредоточены огромные запасы углеводородов. Было ради чего совершать этот рискованный, но оправдавший себя научный рейс.

Впрочем, в высоких широтах Ледовитого океана все рейсы судов — рискованные. Борьба же за Арктику, ее природные ресурсы с каждым годом обостряется. И это не удивительно. Ведь в этом регионе пересекаются геополитические и экономические интересы различных стран. Вот почему нам следует добиваться усиления присутствия России в Арктическом регионе, в том числе и путем развития научно-исследовательской деятельности. «Теперь у нас есть все необходимые обоснования для того, чтобы подготовить качественную заявку и вовремя внести ее в комиссию ООН для рассмотрения вопроса. Поэтому значение этой экспедиции для защиты государственных интересов трудно переоценить», — сказал нынешний министр природных ресурсов и экологии РФ Сергей Донской на встрече с участниками экспедиции на теплоходе «Академик Федоров».

Надо признать, что еще до создания МАГЭ /как теперь называется Комплексная морская арктическая геолого-геофизическая экспедиция/ аналогичную работу весьма успешно проводили в Арктике специалисты треста «Севморнефтегеофизика». Их задачей тоже был поиск перспективных на нефть и газ районов российской Арктики. Детальную же разведку в этих районах ведут другие родственные МАГЭ организации. Об одной из них — «Арктикморнефтегазразведке» — уже говорилось выше. В последние годы аналогичную работу на закрепленных за ними участках шельфа ведут геологоразведчики «Роснефти», Газпрома» и «Лукойла». Для

МАГЭ же приоритетным направлением деятельности остается изучение геологического строения и уточнения перспектив нефтегазоносности морей западного сектора российской Арктики.

## МУРМАНСК — АРКТИЧЕСКИЕ ВОРОТА РОССИИ

Вся территория Мурманской области вошла в Арктическую зону России. Учитывая исключительно важное стратегическое значение региона, Правительство страны разработало проект создания Мурманского транспортного узла, реализация которого позволит ускорить освоение богатств Ледовитого океана и развитие прибрежных районов Арктики. Важнейшую роль в осуществлении данного проекта должны сыграть ведущие транспортные организации области, прежде всего — морские порты и железная дорога Заполярья.

Еще в 2005 году побывавший в Мурманске министр морского транспорта И.Левитин отметил особую значимость Мурманского транспортного узла в развитии всей транспортной системы России, где Мурманский морской порт, по его словам, является ключевым элементом. «Принимая во внимание ограниченную пропускную способность Черноморских и Балтийских проливов, недостаточную развитость инфраструктуры портов Дальнего Востока, а также ужесточение политики ЕС в отношении норм и правил в области морского транспорта, Минтранс России считает Мурманский порт наиболее перспективным портом Российской Федерации. Растет его значение для реализации экспортно-транзитного потенциала страны, поэтому Мурманск можно с уверенностью назвать «северными энергетическими воротами России», — сказал он.

Уже тогда годовой грузооборот порта составлял около 20 миллионов тонн, из них 6,3 миллиона тонн нефти. Миллионами тонн исчислялась и перевалка сибирского каменного угля, отправляемого через Мурманск в Западную Европу. Достижение успеха стало возможным благодаря техническому перевооружению порта, модернизации порталых кранов, обновлению парка перегрузочной техники. В дальнейшем эта деятельность портовиков продолжалась. По поручению Минтранса была разработана Генеральная схема развития порта, которая позднее стала основой



Генеральной схемы развития всего Мурманского транспортного узла. Предполагается в ближайшие годы модернизировать действующие перегрузочные комплексы по перевалке генеральных грузов, угля, глинозема, апатитов, минеральных удобрений и наливных грузов, доведя общий грузооборотом до 50 миллионов тонн.

Особое значение для реализации данного проекта имеет строительство железнодорожной инфраструктуры не только в Мурманской области, но и на подходах к ней в пределах Октябрьской и Северной железных дорог. Планируемый объем инвестиций в этот проект составляет 20 миллиардов рублей. Значительная часть средств, отметил руководитель Минтранса, будет направлена на развитие станций Мурманск, Кола, Выходной, строительство на территории области вторых путей.

К сожалению, экономический кризис и санкции против России западноевропейских стран и США сдерживают выполнение намеченных правительством планов по развитию Мурманского транспортного узла. Но первые шаги в этом направлении сделаны. Началось строительство железнодорожной ветки от станции Мурмаши к новому порту, сооружаемому на западном берегу Кольского залива, реконструируются причалы действующего торгового порта, создаются новые объекты инфраструктуры.

Конечно, эффективная работа и нового, и старого портов Мурманска будет зависеть от объемов грузопотока. Нарращивать его планируют не только сибирские шахтеры и нефтяники, на долю которых сейчас приходится свыше трех четвертей всех экспортируемых через Мурманск нефтепродуктов и каменного угля. Постепенно увеличивают выпуск своей продукции и предприятия горно-химической и металлургической промышленности Кольского полуострова. Стал расти и объем доставляемой в Мурманск рыбы промысловиками Заполярья. На территории Мурманска создается мощная современная база для технического обслуживания арктических нефтяников и газовиков. И это тоже способствует росту грузопотока через наш морской порт. А в конечном итоге — упрочению хозяйственного присутствия России в Арктике. Мурманск

на деле становится главной перевалочной базой освоения природных богатств Карского и Баренцева морей, считает первый заместитель губернатора Алексей Тюкавин.

### *НА РЫБАЛКУ В ВАТЕРЛОО*

*Если вы будете в гостях у жителей Мурманска и вас пригласят на рыбалку в Ватерлоо, — не удивляйтесь: ехать в Бельгию не придется. Название местечка, где Наполеон потерпел последнее поражение, носит богатое рыбой мелководье Белого моря неподалеку от знаменитых Соловецких островов. А нарекли его так предки нынешних поморов — участники войны 1812 года.*

*По названиям рыбацких «банок» и островов Белого моря, считала известная исследовательница русского Севера Ксения Гемп, можно определить даже города и страны, в которые занесла поморов их боевая судьба. Ведь и маленький островок Мельдау в онежских шхерах, и Париго близ Поньгомы получили свои имена лишь после того, как завершилась война с Наполеоном, и ее участники возвратились в родные края. С событиями тех лет связывают исследователи и название «Кипрей», которое носят сразу несколько островов в различных местах Белого моря. Произошло оно от слова кивер — так называли в русской армии тех лет высокий головной убор солдат и офицеров. А все острова издали чем-то на него похожи...*

*Давно нет в живых людей, давших имя северным островам, но память о них жива до сих пор. Северяне гордятся тем, что их предки не только мужественно осваивали этот суровый край, но и отважно сражались с врагами Отчизны.*

Для обеспечения благоприятных социально-экономических условий жизни и работы в Арктике большую работу проводят власти Мурманской области. Так, в Экономическом совете при губернаторе создана специальная Полярная комиссия, которую возглавила глава областной администрации Марина Ковтун. Своей первоочередной задачей комиссия считает глубокую и детальную

проработку документов, связанных с реализацией федеральных и региональных проектов по дальнейшему освоению Арктики.

— Предстоит большая и сложная работа, — говорит глава региона. — Мы должны соответствовать современным требованиям и решать вопросы максимально быстро. Надо успеть с подготовкой грамотных кадров, сформировать инженерный костяк коллективов, которым в недалеком будущем предстоит работать в Арктике.

И в этом направлении тоже сделаны практические шаги. На базе местных учебных заведений создан Мурманский государственный арктический университет, где станут готовить специалистов, потребность в которых уже сейчас ощущается на промышленных предприятиях региона.

### *«ДИНОЗАВР» С РЫБАЧЬЕГО*

*Сообщение персонала гидрометеостанции с полуострова Рыбачий о том, что штормом выбросило на берег труп животного, внешне напоминающего динозавра, вызвало интерес во всем мире. На место события в этот труднодоступный район арктического побережья немедленно выехали представители науки и многочисленные журналисты.*

*К великому сожалению ученых, «динозавр» оказался обыкновенным кашалотом, правда, очень больших размеров и изрядно потрепанный морскими волнами. Мышцы кита во многих местах так побило, что они приняли вид перьев, отчего животное напоминало плохо ощипанную курицу. Хвост его странным образом изогнулся, приняв форму головы динозавра, а метровый детородный орган непосвященный легко мог принять за останки конечности. Эти внешние признаки, кстати, и вызвали у первооткрывателей мысль о встрече с представителем доисторического животного мира. Подойти ближе и рассмотреть чудовище не позволяла жуткая вонь, исходящая от него.*

*Судя по внешним признакам, кит погиб месяца три назад, сделали вывод ученые. Причем погиб естественной смертью где-то в Атлантике. Течением Гольфстрим его вынесло в Баренцево*

*море, а во время сильного шторма выбросило на берег.*

*Сенсация не состоялась. Однако мурманские ученые не считают поездку на Рыбачий пустым занятием.*

*— А вдруг это и на самом деле оказался бы динозавр? — сказал мне старший научный сотрудник ПИНРО кандидат биологических наук Михаил Яковенко. — Век бы тогда не простил себе такого...*

*Аналогичный ответ на этот вопрос дали и его коллеги из академических институтов.*

Готовятся к грядущему бурному освоению арктических недр и бизнесмены Заполярья. По инициативе областного Союза промышленников и предпринимателей создана Ассоциация «Мурманшельф», в которую вошли свыше 130 компаний-поставщиков, готовых участвовать в нефтегазовых проектах на арктическом шельфе. Среди них десятки зарубежных компаний, имеющих опыт реализации таких проектов. Ассоциация выступила инициатором проведения ежегодных конференций с символическим названием «Освоение шельфа: шаг за шагом», на которых российские и зарубежные специалисты представляют свои производственные и технологические возможности, рассказывают о ближайших планах в рамках проекта, обмениваются опытом. В работе конференций всегда принимают участие представители крупнейших отечественных и западных нефтегазовых объединений, а также ученые Кольского научного центра Российской Академии наук и отраслевых научных учреждений страны. Идет масштабная подготовка к освоению шельфовых месторождений и минерального сырья прибрежных районов Ледовитого океана.

\* \* \*

Каждой местности, даже в пределах одного региона, присущ свой климат и во многих регионах он далек от идеального. Климат Заполярья, в данном случае, занимает особое место. Он отличается часто и резко меняющимися погодными условиями, что создает большие сложности для адаптации человека. Защитить людей и

предприятия от экстремальных гидрометеорологических и климатических явлений, смягчить последствия стихийных бедствий северянам помогают специалисты Мурманского территориального управления по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды.

Начало регулярных метеорологических наблюдений на Кольском полуострове положило создание в 1843 году на Терско-Орловском мысе первой в российском Заполярье метеостанции. Через 35 лет здесь была уже целая сеть морских метеостанций, обслуживающих рыбные промыслы в Баренцевом море. С образованием в 1938 году Мурманской области «в целях улучшения гидрометеорологического обслуживания обороны, торгового и промыслового мореплавания на Баренцевом море, авиации и других отраслей народного хозяйства на Кольском полуострове» было создано самостоятельное управление гидрометеослужбы. В настоящее время оно является единственным специально уполномоченным государственным органом Федеральной службы России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды на Кольском полуострове и имеющим лицензию на деятельность в области гидрометеорологии и в смежных с нами областях.

В зону ответственности управления входят весь Кольский полуостров, Баренцево, Норвежское и Гренландское моря, а также Кандалакшский залив Белого моря. От специалистов управления жители Крайнего Севера и побережья Ледовитого океана заблаговременно узнают об опасных метеорологических явлениях, направлении и скорости ветра, безопасных и экономически выгодных путях плавания, в том числе на трассах Северного морского пути. «Арктическая природа не прощает ошибок, вот почему мы особо признательны нашим партнерам и коллегам из гидрометеослужбы за достоверность и оперативность прогнозов. От них в немалой степени зависит стабильность и безопасность плаваний в экстремальных полярных условиях», — говорит Николай Бабич, бывший начальник штаба морских операций Западного района Арктики. Такого же мнения придерживаются и в предприятиях

региона, являющихся пользователями услуг гидрометеослужбы, в том числе Кольской горно-металлургической компании, Колэнего, Мурманском траловом флоте.

Подсчитано, что благодаря своевременным штормовым предупреждениям Мурманского УГМС об опасных гидрометеорологических явлениях за период с 1991 по 2000-й год в Мурманской области ущерб был сокращен в четыре раза от возможного, если бы не использовалась информация этого управления.

## СОХРАНИТЬ ЧИСТОТУ СЕВЕРНЫХ МОРЕЙ

Государственный подход к реализации арктических проектов стал главной отличительной чертой нынешнего этапа освоения Арктики. Учитывая особую чувствительность природы этого региона к вмешательству в его жизнь человека, правительство требует от всех действующих в Арктике организаций строгого соблюдения экологических норм и правил. В первую очередь тех из них, от кого зависит сохранение и приумножение биологических ресурсов северных морей.

Не секрет, что во многих традиционных районах промысла произошло истощение запасов привычных для добычи биоресурсов — рыб, тюленей, птиц и других морских обитателей. Возникла реальная проблема чрезмерной эксплуатации, нарушения естественного их воспроизводства и даже угроза исчезновения целых популяций, считает директор Мурманского морского биологического института, академик Российской Академии наук Геннадий Григорьевич Матишов.

### *ГЛЫБА ЛЬДА... В ПОДАРОК*

*В лучшем случае недоумение вызвал бы кусок льда, в разгар зимы преподнесенный в дар мурманским молодоженам. Между тем такой подарок в молодой горняцкой семье, жившей в советском поселке Пирамида на арктическом архипелаге Шпицберген, приняли как самый дорогой. Здесь, под боком у полюса, пресная вода, оказывается, порой бывает такой же редкостью, как в жарких пустынях юга.*

*На первый взгляд, сама природа должна в избытке снабжать островитян отличной пресной водой: архипелаг почти сплошь покрыт ледниками. Но только летом воды здесь в избытке. А зимой ручьи и речки промерзают до дна. Чтобы добыть питьевую воду, зимовщики бурят глубокие скважины. Но такие колодцы недолговечны. Подземные реки, питающие их, часто меняют русло.*

*Советские гляциологи, работавшие на арктическом*

*архипелаге, выявили такую закономерность. Грумант, как в старину русские поморы называли Шпицберген, оказывается, продолжает расти: в год на полтора-два сантиметра. И там, где не так уж давно было морское дно, теперь простираются обледенелые долины. В рыхлых морских отложениях вода находит все новые и новые пути. Этим и объясняют ученые быстрое высыхание даже глубоких колодцев, что и приводит к трудностям в снабжении зимовщиков водой.*

Ученый ратует не только за наиболее рациональное использование морских биоресурсов, но и за повышение требовательности к тем службам и организациям, которые своими действиями загрязняют арктические моря. Он призывает немедленно отказаться от промысла моллюсков драгами с судов типа «скаллопер» и донных тралов при ловле трески. «Перепахивание» ими морского дна подрывает кормовую базу промысловых рыб, негативно сказывается на сохранении запасов этих биоресурсов. Чтобы не навредить экосистеме арктических морей в российской шельфовой зоне, рыболовство на них должно перейти на применение новых типов тралов, считает Геннадий Матишов. По его мнению, особое внимание должно быть уделено компенсирующему развитию аквакультуры, на что нацеливают и принятые в последние годы на государственном уровне меры по устойчивому развитию рыболовства в российских морях. Ученый ссылается при этом на Указ Президента РФ «О концепции перехода РФ на модель устойчивого развития» от 1 апреля 1996 года и Постановление правительства «О мерах по выполнению Конвенции о биологическом разнообразии» от 1 июля того же года.

### *ОЗЕРО СРЕДИ МОРЯ*

*Чудом природы называют озеро, расположенное на острове Кильдин в Баренцевом море. Как установили ученые Мурманского морского биологического института Кольского научного центра, водоем этот появился в результате образования*



галечно-песчаной гряды, отделившей от моря небольшой залив.

Верхний слой озера со временем опреснился. В нем встречаются пресноводные рыбы. Ниже, в слое соленой воды, просачивающейся через разделительную перемычку, обитают морские рыбы: треска, камбала, морской окунь и другие. Еще ниже — царство так называемых пурпурных бактерий. У самого дна жизни практически нет. Вода здесь сильно насыщена сероводородом, однако проникнуть в верхние слои он не может — этому препятствуют бактерии.

Научные исследования на этом уникальном природном аквариуме, объявленном заповедником, продолжаются. Они, считают ученые, помогут глубже понять подводный мир.

Основой стратегии охраны морской природы должно быть прогрессирующее развитие и внедрение экологически чистых технологий во всех сферах производства и жизнедеятельности человека, обеспечивающее радикальное сокращение поступления вредных веществ в морские экосистемы. Так считают ученые всех приморских государств. Соблюдение данной стратегии в равной степени с гражданскими службами относится и к военным флотам.

Надо сказать, что дислоцированный в нашем регионе Северный флот активно участвует не только в общегосударственных программах экологического характера, но и активно проводит исследования северных морей. На флоте создана своя метеорологическая служба, которая тесно взаимодействует с областным управлением службы погоды. Большую работу проводят специалисты военной гидрографической службы. Их большая заслуга в том, что за последние годы значительно расширилась территория северных морей, хорошо обследованных для обеспечения безопасного плавания не только военных, но и гражданских судов. Сейчас, когда военное присутствие России в Арктике расширяется, значение этих флотских подразделений еще более возросло.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Арктический регион и столетия назад привлекал внимание многих стран. Сейчас же, когда стали известны данные о поистине гигантском ресурсном его потенциале, интерес к нему возрос многократно. И не удивительно. Ведь именно здесь пересекаются геополитические и экономические интересы многих государств и крупнейших мировых нефтегазодобывающих компаний. Это не могли не учитывать власти Российской Федерации, располагающей на Севере самой большой шельфовой зоной.

В 2008 году на заседании Совета безопасности была поставлена задача превратить арктический регион в ресурсную базу России, а также закрепить в кратчайшие сроки за страной континентальный шельф. Тогда же были утверждены основы государственной политики России в Арктике до 2020 года. Для контроля за выполнением поставленной задачи при правительстве РФ была создана Морская коллегия. Было также решено добиваться общего присутствия России в Арктическом регионе и недопущения здесь военной эскалации со стороны других государств.

### *НА ТЕПЛОХОД МЕДВЕДЬ НАСЕЛ*

*Свидетелями почти анекдотической истории стали моряки мурманского теплохода «Капитан Чухчин» во время стоянки в канадском порту Черчилль. В разгар работы, рассказывал мне первый помощник капитана Г. Внучков, на судно напал... белый медведь. Перепрыгнув через фальшборт, он провалился в трюм с ячменем, перепугав работавших там грузчиков. Чудом выбравшийся из трюма зверь целых десять минут «знакомился» с судном. Потом тем же путем Мишка покинул его, успев «попозировать» перед объективами корабельных фотолюбителей.*

*Как попал обитатель Арктики в оживленный портовый город на берегу Гудзонова залива, остается загадкой. Специалисты-охотоведы, к которым я обратился за консультацией, лишь развели руками: такого еще не случалось в их практике.*

Учитывалось при этом и то, что без территориального разграничения России с сопредельными государствами осуществить международно-правовое оформление государственной границы невозможно, руководство страны продолжит консультации с другими заинтересованными в этом деле государствами. Важным шагом в этом направлении стало подписание Россией и Норвегией Договора о разграничении морских пространств в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане. Напомним, что переговоры по этому вопросу шли целых сорок лет.

По мнению ответственного секретаря Морской коллегии Александра Балыбердина, необходимо как можно скорее установить истинные границы арктического континентального шельфа России. Ведь российский шельф Северного Ледовитого океана является объектом не только добычи углеводородного сырья. Речь идет также о перспективных разработках алмазных и золотоносных месторождений, освоении внушительных биологических ресурсов северных морей, в том числе в восточном секторе Арктики. Веские доказательства прав нашей страны на эту часть арктического шельфа принесли результаты последних научных экспедиций в район подводного хребта Ломоносова и на Северный полюс.

Свой вклад в достижении этой цели, как говорилось выше, вносит и наш край. Уже приступила к работе созданная при Экономическом совете регионального правительства Полярная комиссия. Большую просветительскую работу среди населения Кольского полуострова проводит Ассоциация полярников Мурманской области. Освоение Арктики становится поистине всенародным делом.

## СПИСОК

### литературы, использованной при подготовке книги

В.Ю. Визе. «Моря Советской Арктики: Очерки по истории и исследованию». 1948 г.

А.И. Вилькицкий. «Северный морской путь». 1912 г.

Л.С. Селиверстов. «В Арктике на парусниках и атомоходах». 2008 г.

Коллективный труд «Северный флот России». 1996 г.

Г.Г. Матишов, В.В.Денисов. «Экосистемы и биоресурсы европейских морей России на рубеже XX и XXI веков». 1999 г.

«Земля контрастов» — информационный сборник мурманской областной гидрометеослужбы. 2002 г.

Журнал «Мурманская миля» № 3 2014 г., № 3 2016 г.

«Мурманский арктический сборник». 2002 г.

Журнал «Возвеличим Россию». Октябрь 2006 г.

Журнал «Морская политика России». Сентябрь 2010 г.

Архив Мурманского морского пароходства.

Архив Мурманского морского торгового порта.

Архив Мурманского отделения Октябрьской железной дороги.

Личный архив автора и другие источники.

## СОДЕРЖАНИЕ

От автора .....	5
Из летописи освоения Арктики.....	8
Как создавался «Севморпуть» .....	13
От десанта папанинцев до научных станций .....	15
Рабочее место — Арктика .....	24
Первопроходцы арктического шельфа.....	35
Мурманск — арктические ворота России .....	39
Сохранить чистоту северных морей.....	46
Заключение .....	49
Содержание.....	52



*И где же здесь Мурманск?*



