

Будь в курсе!

Свежие морские новости и последний номер нашей газеты моряк теперь может получать адресно, находясь в любой точке мира.

Для этого мы наладили мгновенную адресную доставку. Подписаться на рассылку можно на сайте Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков stosur.ru — и дважды в месяц подборка новостей и объявлений будет доставляться в ваш e-mail. Электронная версия газеты будет прикреплена к письму в виде PDF-файла. Читать новости вы сможете со смартфона, компьютера или любого другого устройства. И тогда уж точно вы всегда будете в курсе!

Для тех, кто предпочитает привычный бумажный формат, мы сохраняем наш типографский тираж в полном объеме. Газеты вы всегда сможете взять бесплатно на фирменных стойках в ЮТО РПСМ (Новороссийск, ул. Победы, 16Б) и в первичных профсоюзных организациях (Новороссийск, ул. Куникова, 28, здание проходной, 2 этаж, каб. 7).



«Совкомфлот» отмечает тридцатилетие

На этих днях «Совкомфлот», одна из ведущих танкерных компаний в мире, празднует тридцатилетний юбилей. Новаторская бизнес-модель, примененная еще в 1988 году, позволила без привлечения государственных средств создать судоходную компанию, ставшую глобальным лидером отрасли с одним из самых современных и высокотехнологичных флотов в мире.

Акционерное коммерческое предприятие «Советский коммерческий флот» (АКП «Совкомфлот») было образовано на базе Всесоюзного хозрасчётного внешнеторгового объединения «Совкомфлот» 3 июня 1988 года. Эту дату в группе СКФ принято считать исторической точкой отсчёта.

Развитие темы на 2 стр.

Экипаж добился продажи судна

T/x Amur 2501 (флаг Сент-Китс и Невис, ИМО 8721272) продан в счет многомиллионного долга. Члены экипажа судна наконец-то получили заработную плату в размере около восьми миллионов рублей, которую судовладелец — компания Amur Shipping 2501 LTD задолжала морякам с начала 2016 года.

По решению суда неблагодарное судно ушло с публичных торгов за 17 522 000 рублей.

Весной 2016 года восемь членов экипажа обратились за помощью к инспектору Международной Федерации транспортных рабочих (МФТ) в Новороссийске Ольге Ананьиной. В суде их трудовые права и законные интересы защищала юридическая фирма «Степанов и Аксюк». 2 июня 2016 года

в суд было подано коллективное исковое заявление о взыскании задолженности с судовладельца. И уже на следующий день Amur 2501 был задержан в порту Азов. В течение нескольких недель представители моряков вели переговоры с судовладельцем, однако компромисса по мирному урегулированию спора достичь не удалось.

В сентябре дело по рассмотрению искового заявления экипажа было объединено в одно

производство с исковыми заявлениями других моряков теплохода Amur 2501, которые также долгое время не могли добиться от Amur Shipping 2501 LTD выплаты задолженности по зарплате. А теплоход все это время находился на длительной стоянке в акватории порта.

— Новость о продаже Amur 2501 является позитивным примером изменения позиции судебных органов, которые по-прежнему важность защиты прав

моряков. Суд принял сторону экипажа в этом процессе, при том, что дела, связанные с исками моряков, работающих под иностранным флагом, наши суды неохотно берутся рассматривать, — говорит инспектор Международной Федерации транспортных рабочих (МФТ) в Новороссийске Ольга Ананьиная. — Уж очень сложна и специфична юридическая сторона каждого такого иска.

Нельзя не отметить, что даже при том, что суд с самого начала принял сторону экипажа, и арестовано судно было своевременно, но восстановление справедливости все равно ушло два года.

НОВОСТИ

Придут и спросят

В этом году в рамках ежегодной концентрированной кампании (СІС) Парижского меморандума государственного портового контроля уделит особое внимание выполнению экологических требований по сокращению выбросов в атмосферу.

В этот раз СІС продлится с сентября по ноябрь, а опросник для инспекций станет доступен для ознакомления уже в начале августа этого года.

В ходе кампании планируется провести более 10 тысяч инспекций, количество контрольных пунктов для проверки пока не уточняется. Теплоходы, на которых обнаружат нарушения и недостатки, могут быть задержаны.

— Цель наших кампаний состоит в улучшении безопасности мореплавания. Если в прошлом году основное внимание уделялось исполнению требований Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) и уровню квалификации экипажей и компетентности моряков, занимающихся навигационными операциями, то в этот раз мы хотим обратить внимание на экологическую сторону вопроса: ведь многие судоходные кампании не задумываются о безопасности окружающей среды, — отмечается в сообщении Paris MoU.

КТМС под флагом Маршалловых островов

Под флагом Республики Маршалловы острова (RMI) зарегистрировано более 4000 судов, на них работают около 40 000 моряков, включая российских.

За 4 года действия Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС) Морской регистр RMI рассмотрел свыше 300 обращений и жалоб. 75% касается несвоевременной выплаты заработной платы. Второе место прочно занимают жалобы, связанные с репатриацией. Моряки недовольны также питанием, состоянием судна, тем, что с ними несправедливо обращаются и незаслуженно увольняют. Половина всех жалоб на нарушения КТМС 2006 при проверке оказались необоснованными: нарушения не подтвердились или судно, на котором работал подавший жалобу моряк, не подпадает под действие КТМС (например, это частные яхты, рыболовные суда, передвижные морские установки). Тем не менее регистр RMI пришел к выводу, что КТМС оказала положительное влияние на условия труда и быта на борту судов под флагом Маршалловых островов.

— Проверки в российских портах дают схожие результаты, — говорят эксперты Российского профессионального союза моряков (РПСМ). — В первую очередь моряки жалуются на невыплату зарплат и компенсаций, реже — на плохое питание и притеснения со стороны других членов экипажа. Случается, что суда задерживают до устранения выявленных нарушений, что лишний раз доказывает, что КТМС работает. Ведь главное, для чего конвенция принималась, — улучшить условия труда моряков.

«Совкомфлот» отмечает тридцатилетие

На этих днях «Совкомфлот», одна из ведущих танкерных компаний в мире, празднует тридцатилетний юбилей. Новаторская бизнес-модель, примененная еще в 1988 году, позволила без привлечения государственных средств создать судходную компанию, ставшую глобальным лидером отрасли с одним из самых современных и высокотехнологичных флотов в мире.



Продолжение. Начало на 1 стр.

Прибыль есть, а «прибыли» нет

Для 1988 года статус акционерного предприятия являлся уникальным. Учредителями компании стали Минморфлот СССР и морские пароходства: Дальневосточное, Черноморское, Новороссийское, Латвийское, Балтийское и Советское Дунайское. Но фундамент «Совкомфлота» был заложен 15 годами ранее: 23 марта 1973 года Совет Министров СССР принял решение косвенно нарушить монополию внешней торговли и предоставить Министерству морского флота СССР возможность использовать при поставках зерна коммерческую схему долгосрочного лизинга (так называемого бербоут-чартера) судов. Этот

для транспортировки сырой нефти.

В 1993 году предприятие было преобразовано в акционерное общество, 100 процентов акций которого принадлежало государству. «Совкомфлот» наращивал доходы и строил амбициозные планы: на рубеже 2004-2005 годов было принято решение сделать компанию национальным подрядчиком для крупнейших нефтегазовых проектов на континентальном шельфе и мировым лидером морских транспортировок в Арктике.

Первый серьезный шаг был сделан, когда «Совкомфлот» в партнерстве с японской НУК выиграл международный тендер, став морским перевозчиком газа для проекта «Сахалин-2». Там строился первый и до сих пор единственный в России завод по ски-

ния не только сохранила свои позиции на рынке, но и продолжила развитие. Именно в этот освоив целый ряд новых сегментов, таких как морская транспортировка СПГ, перевозки нефти членочными танкерами в сложных условиях Арктики, обслуживание морских месторождений углеводородов судами снабжения, морская геологоразведка. Устойчивое финансовое положение позволило сконцентрировать усилия на дальнейшем повышении качества обслуживания клиентов, а также уровня безопасности мореплавания.

В 2010-м «Совкомфлот» подписал соглашение с компанией Echor Neftegas Limited, оператором проекта «Сахалин-1», о предоставлении двух ледокольных судов для обслуживания нефтяной платформы в Охотском море. В том же году танкер компании «СКФ Балтика» дефвейтом 113 тысяч тонн прошел по Северному морскому пути, став первым в истории судоходства крупнотоннажным танкером, совершившим транзитное плавание по трассам СМП.

СМП, геологоразведка и газовозы

В 2011 году компания приняла новую стратегию. Одной из точек роста по-прежнему называлось обслуживание месторождений на континентальном шельфе. Кроме того, «Совкомфлот» планировал к 2017 году удвоить число принадлежащих ему газовозов (на тот момент он владел 8 судами дефвейтом 283 тысячи тонн).

Тогда же СКФ начал принципиально новую деятельность. Компания зафрахтовала научно-исследовательское судно «Вячеслав Тихонов», способное осуществлять геофизическую разведку полезных ископаемых, в основном нефти и газа.

«Эксплуатация судна в составе флота России позволит расширить спектр услуг, предоставляемых «Совкомфлоту» нефтегазовыми компаниями, работающими на континентальном шельфе», — объяснял генеральный директор компании Сергей Франк.

Большое внимание было решено уделять Северному морскому пути (СМП). В 2011-м по нему прошел самый крупный в истории танкер типа Suezmax дефвейтом 162 362 тонны. Ввиду своих размеров и низкой осадки, было решено провести судно по новому глубоководному маршруту севернее архипелага Новосибирских островов. Впоследствии, этот путь стали называть «фарватер Тихонова».

Северный морской путь, являющийся альтернативой традиционному маршруту через Суэцкий канал, защищен от пиратов, а значит, более безопасен и

экономически эффективен. Успешные рейсы СКФ подтвердили его высокий потенциал и стратегическое значение, особенно ввиду активного развития добычи и транспортировки на мировых рынках энергоносителей с месторождений на континентальном шель-

рынка, действительно стала национальным подрядчиком для шельфовых нефтегазовых проектов для страны и одной из ведущих в мире по морской транспортировке углеводородов. Сегодня собственный и зафрахтованный флот компании включает 147 судов



фе Баренцева, Печорского и Карского моря.

Ставка на перевозки сжиженного газа была сделана в связи с растущим спросом на этот продукт. К 2030 году ему прочат статус второго по значимости источника энергии: спрос на газ вырастет за счет производства электроэнергии и постепенного отказа от экологически вредного угля.

В 2013 году компания приняла в эксплуатацию два гигантских танкера типа VLCC дефвейтом 321 тысяча тонн: стоимость перевозки тонны груза на него обходится значительно дешевле, чем на Suezmax. Они стали крупнейшими судами в истории российского торгового флота.

«Совкомфлот» реализовал стратегию, выбранную в 2004 году. Компания, в полной мере используя изменения конъюнктуры танкерного

общим дефвейтом более 12,7 миллионов тонн. Более половины из них обладают ледовым классом. «Совкомфлот» является крупнейшим в мире оператором флота ледокольных судов снабжения морских добывающих платформ. Пройдя за 30 лет путь от смелой идеи до глобального лидерства, она заслуженно пользуется высокой репутацией. В числе партнеров «Совкомфлота» — крупнейшие мировые нефтегазодобывающие компании и нефтетрейдеры. Эта репутация — результат усилий моряков, от капитанов и старших механиков до боцманов и матросов, а также сплоченной и эффективной береговой команды менеджеров. И снова перед группой компаний стоят серьезные стратегические цели, для достижения которых понадобятся и весь накопленный опыт, и новые смелые идеи.



новаторский в условиях плановой советской экономики подход, внедрению которого способствовал министр морского флота СССР Тимофей Гуженко, позволил существенно обновить флот, ввести в практику работы отечественных судоходных компаний наиболее современные на тот период системы технического, коммерческого и финансового менеджмента. Можно представить, как свежая рыночная идея пробивалась в условиях, когда экономика не пользовалась термином «прибыль»: тогда говорили «превышение доходов над расходами».

За грузовую базу можно было не переживать — СССР ежегодно только в США закупал 45 миллионов тонн зерна, и этот объем нужно было перевозить морем. Именно балкеры «Совфрахт» и «Совинфлот» и стали первыми приобретениями нового предприятия. Спустя 15 лет «Совкомфлот» управлял уже 122 судами общим дефвейтом 1,6 миллионов тонн.

От перевозки нефти к газу и шельфу

Постепенно «Совкомфлот» стал ориентироваться на нефтегазовый сегмент. Еще в 1989 году он получил первый газовоз — судно «Сигулда», способное вместить 15 тысяч кубометров сжиженного углеводородного газа. А в 1991 флот пополнился танкером типа Suezmax, предназначенным

жению природного газа. Вскоре были подписаны соглашения с «Нарьянмар-нефтегазом» и «Газпромом». Первое предполагало транспортировку нефти с месторождения «Приразломное» в Печорском море (фактически она началась в 2014 году), второе — с нефтяного терминала Варандей (первая отгрузка произошла в июне 2008 г.).

Компания активно строила флот, особенно для газовых и шельфовых проектов. Причем высокая рентабельность позволяла делать это, сохраняя относительно низкий уровень кредитной нагрузки. Часть заказов она размещала на российских «Адмиралтейских верфях». В 2008 году со стапеля верфи сошло восьмое судно серии танкеров-продуктовозов класса MR. Так «Совкомфлот» оказался единственной российской судоходной компанией, осуществляющей серьезные заказы на строительство крупнотоннажных судов в России.

В 2007 году президент РФ Владимир Путин подписал указ, предусматривающий объединение «Совкомфлота» с ОАО «Новороссийское морское пароходство» («Новошип»). Это позволило группе компаний войти в пятерку крупнейших перевозчиков мира, суммарный дефвейт ее флота на тот момент составил 8,8 миллиона тонн.

В 2009-2013 годах, в условиях одного из наиболее затяжных в истории танкерной индустрии кризисов, компа-



На днях торговое судно Ince Inebolu, принадлежащее турецкой компании Ince Shipping Group, подверглось ракетному обстрелу у берегов Йемена.

Балкер направлялся из Новороссийска с грузом зерна. К счастью, члены экипажа не пострадали, однако судно теперь требует ремонта. После ЧП его направили в саудовский порт Джизан. На момент происшествия Ince Inebolu находилось в 113 километрах от берега. Кто именно выпустил снаряд в торговое судно, до сих пор неизвестно, однако ни для кого не секрет, что прибрежные воды Йемена включены в список зон повышенной опасности и несут реальную угрозу судоходству.

Отчеты о пиратстве и вооруженных ограблениях, поступающие в Аналитический центр по борьбе с пиратством при Международном морском бюро (ИМБ), также свидетельствуют о сохраняющейся угрозе морякам и судоходству у берегов Западной Африки и в Азиатском регионе. Только за последний месяц в этих районах было совершено восемь покушений на суда.

8 мая шестеро пиратов преследовали балкер в 41 морской миле от города Брасс, Нигерия. Капитан поднял тревогу, подал сигнал бедствия, использовал маневры уклонения, а экипажу приказал укрыться в цитадели. В итоге пираты отказались от нападения.

6 мая семеро грабителей попытались высадиться на балкер, стоящий на якоре в порту Читтагонг, Бангладеш. На судне подняли тревогу, и злоумышленники скрылись. Еще две попытки ограбления зафиксированы в портах Перу и Ганы.

В этот же день в прибрежных водах Индонезии грабители на балкер, стоящий на якорной стоянке Муара Берау. Схожий эпизод произошел 28 апреля в индонезийском порту Панджанг. В этот же день в порту Самаринда четверо вооруженных ножами грабителей угрожали вахтенному на борту сухогруза, стоявшего на якорной стоянке. Моряк сбежал от них и поднял тревогу. В итоге грабители ушли с пустыми руками.

24 апреля мужчины в масках на двух быстходных катерах приблизились к рудовозу в проливе Сибуту в 6 морских милях от о-ва Бонгао (Филиппины). Рудовоз связался по радио с судами

Покушения, обстрел и грабеж: опасные зоны и компенсации

морского патруля, которые спугнули пиратов.

На сегодняшний день крупнейший форум морских работодателей IBF установил четыре Зоны повышенной опасности и военных действий (IBF List of warlike and high risk designations):

- зона военных действий, включающая 12 морских миль от северного побережья Сомали и порты Йемена;
- зона повышенного риска — Аденский залив плюс 400 морских миль от северного побережья Сомали;
- расширенная зона риска — западная часть Индийского океана;
- зона повышенного риска — Гвинейский залив: территориальные воды (12 морских миль), порты и внутренние водные пути Нигерии и Бенина.

При прохождении любой из этих зон моряки получают возможность пользоваться расширенной социальной поддержкой, если на судне есть коллективный договор IBF.

Так, в зоне военных действий у Сомали моряки могут рассчитывать на бонус, равный базовой ставке, при этом минимальная выплата равна пятидневной базовой ставке (плюс далее за каждый день пребывания), и удво-



енную компенсацию по смерти и инвалидности. Кроме того, моряки вправе отказаться идти в опасный рейс, с репатриацией за счёт компании и выплатой компенсации в размере двухмесячной базовой ставки.

В зоне повышенного риска IBF у Аденского залива члены экипажа получают бонус, равный базовой ставке, выплачиваемый за фактическое время пребывания/прохода (включая Международный транзитный коридор — IRTC), удвоенную компенсацию по смерти и инвалидности и право на отказ идти в рейс, с репатриацией за счёт компании (кроме транзита строго в пределах IRTC).

За работу в зоне Гвинейского залива члены экипажа могут рассчитывать на удвоенную компенсацию, право на отказ идти в рейс и бонус, равный базовой ставке, выплачиваемый за реальное время пребывания в опасном регионе.

А вот в расширенной зоне риска моряки могут рассчитывать на бонус и удвоенную компенсацию только за тот день, когда на судно было совершено нападение.

Если моряк согласился работать в перечисленных районах, ему необходимо ознакомиться с основными мерами безопасности и правилами противодействия пиратам.

— В пиратских водах морякам стоит проявлять особую осторожность и соблюдать все меры безопасности, — говорят в Российском профсоюзе моряков. — Судовладелец в свою очередь обязан заранее предупредить экипаж об опасностях рейса. Если на судне действует коллективный договор Международной федерации транспортных рабочих (ITF), моряки могут отказаться от рейса, пролегающего через пиратские районы, без риска потерять рабочее место.

СУДОХОДСТВО

Надежды тают быстрее льдов



В США призывают отдать Северный морской путь в общее пользование, сделать его международным коридором. Их аргумент: этот путь слабо используется Россией. Однако, никто, кроме России, просто не сможет обеспечить работу Северного морского пути. Такого мнения придерживается замминистра транспорта, глава Росморречфлота Виктор Олерский

— Никто не отменяет право мирного прохода по Севморпути (СМП), свободу судоходства, осуществимую, однако, в сопровождении ледоколов. Получается, что предложение отдать под международное управление СМП не имеет смысла, так как технически это невозможно без нашей ледокольной проводки. В мире сегодня многие живут ожиданиями скорейшего таяния льдов. Но этот год показал, что ледовая обстановка продолжает оставаться серьезной. Ледоколы даже сейчас трудятся на Севморпути. Так что надежды на перспективу таяния льда, наверное, напрасны.

Напомним, что строительство ледокола, который бы обеспечивал проводку по СМП, стоит больше миллиарда долларов. Насколько я знаю, американцы впервые за последние 60 лет добились одобрения бюджета

только на строительство относительно небольшого ледокола. Китайский ледокол «Полярный дракон» может работать в Арктике лишь в летнее время, в хорошую погоду, при благоприятной ледовой обстановке. Но больше никак.

Получается, что на Севморпути без нашего ледокольного флота никак не обойтись. А через ледокольный флот мы контролируем и Северный морской путь. Безусловно, возможен проход и по высокоширотным трассам СМП (проходят от пролива Карские Ворота с юга или мыса Желания с севера от архипелага Новая Земля, севернее Новосибирских островов до Берингова пролива). Но, как правило, этот маршрут используют единицы, хотя и там иногда можно пройти и без ледокольного сопровождения. Однако регулярного судоходства там нет.

НЕ БОЛЕЙ!

В рамках совместной программы группы компаний СКФ Новошип и первичной профсоюзной организации ПАО «Новошип» Российского профсоюза моряков работники группы компаний и члены их семей могут бесплатно заниматься спортом

- в тренажерном зале,
- на волейбольной и баскетбольной площадках,
- в плавательном бассейне,
- на футбольном поле.



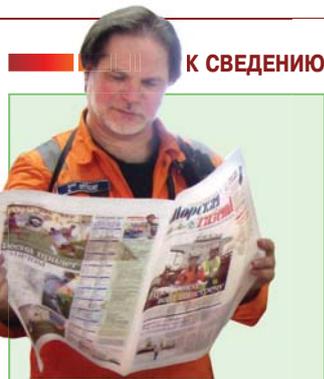
Телефон:
60-11-67



За справками обращаться в профком ПАО ПАО «Новошип» РПСМ по адресу:

Новороссийск, ул. Куникова, 28, здание проходной, 2-й этаж, кабинет № 7.

ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ



К СВЕДЕНИЮ

ЮТО РПСМ
(Новороссийск,
ул. Победы, 16 «б»)
ПРЕДЛАГАЕТ ЧЛЕНАМ ПРОФСОЮЗА
И ИХ БЛИЗКИМ

— **познакомиться со свежими новостями морской и профсоюзной жизни.**

Южная территориальная организация Российской профсоюза моряков издает свой информационный вестник — «Профсоюзную морскую газету». Тираж печатного издания 1100 экземпляров. Газета распространяется бесплатно, через фирменные стойки в ЮТО РПСМ и первичных профсоюзных организациях. Электронная версия доступна на сайте ЮТО РПСМ www.stosur.ru.

26 лет мы защищаем права моряков на рабочие места, достойную оплату труда, социальные гарантии. Будьте в курсе!

— **бесплатно заняться собственным оздоровлением в профсоюзном спортивном комплексе:**

ежедневно с 8.30 до 22.00 к услугам членов РПСМ, их жен и детей один из лучших спортивных залов Новороссийска (тел. (8617) 61-32-46). Самые современные тренажеры позволяют проработать все группы мышц, а спортивный инструктор поможет составить индивидуальную программу занятий;

— **бесплатно получить юридическую помощь по всем вопросам законодательства:**

ежедневно в рабочие дни по всем вопросам трудового законодательства можно получить консультацию главного правового инспектора ЮТО РПСМ В.М. Кулебякина (кабинет №17, тел. (8617) 61-18-05); каждую среду с 15 до 17 часов в кабинете № 17 прием ведет адвокат В.С. Покатило. Квалифицированная первичная юридическая консультация по всем вопросам законодательства.

В номере использованы материалы:
sur.ru, morvesti.ru,
scf-group.ru

Учредитель и издатель — Южная территориальная организация РПСМ. Свидетельство о регистрации ПИ №10-5507 выдано 09.02.2004 г. Южным окружным межрегиональным территориальным управлением МПТР России.

Адрес редакции и издателя:
353000, г. Новороссийск, ул. Победы, 16-б.
Тел./факс (8617) 61-38-44, 61-18-05. E-mail: info@stosur.ru

Газета отпечатана в типографии ООО «Флер-1» г. Краснодар, ул. Уральская 98/2. Печать офсетная. Печ. л. 1. Тираж 1100 экз. Время подписания в печать по графику — 16.00. Фактическое — 16.00. Заказ № 1347

Главный редактор — **Купрацевич М.А.**

info@stosur.ru

Планета хороших людей

— **КАК-ТО** РАЗ почти целый месяц стояли в ремонте в Риеке (Хорватия). Хорваты — люди в общении приятные. Если по работе нужна была помощь — помогали без всякой волокиты и долгих согласований с начальством.

Вот и местный Морской музей мне тоже порекомендовали хорватские рабочие судоремонтного завода. Он расположился в роскошном здании конца позапрошлого века, в бывшем губернаторском дворце. Бортовые журналы, старинные навигационные приборы, фотографии и модели судов и боевых кораблей, артиллерия, поднятая со дна Адриатики, — там и правда немало диковинного.

Риека — это крупнейший порт Хорватии, очень красивый, ухоженный и чистый. И не смотря на то, что во Вторую мировую войну он пострадал от бомбежек союзников, большая часть архитектуры была восстановлена и по ней можно проследить наследие многих эпох. Город начался с кельтов. Потом тут хозяйничали римляне, готы, франки и славяне. Он был и в составе империи Наполеона, и жемчужиной Австро-Венгрии и Югославии. Но кто бы сюда не приходил, всем был важен порт Риеки и ее жители — умелые мореходы и судостроители. И просто веселые люди.

Мы стояли в ремонте зимой, а это в Риеке разгар карнавалов. Проходят парады, балы, концерты, выставки, спортивные соревнования. Все парки полны гуляющими и туристами со всей Хорватии. Меня лично очень впечатлили местные джаз-банды с балканским колоритом: кто на гармошке наяривает, кто на контрабасе, а в общем получается очень здорово и энергично, безразличным остаться трудно.

— **МНЕ** ОЧЕНЬ нравятся страны Карибского бассейна и Латинской Америки. И народ тут душевный, и впечатлений масса. Когда работал на судах «Юником»,

Владимир Степанович Романюк работает донкерманом на танкере «Таврический бридж» СКФ Новошип. На флоте с 1983 года. Повидал немало стран, людей, обычаев и нравов. И сделал самый главный вывод: хорошие люди живут повсюду. Ну, или почти повсюду.

часто бывал в Чили. Местные сурвайеры и работники порта, видя увлеченность наших моряков рыбной ловлей, с удовольствием приобщали нас к особенностям национальной рыбалки. И охотно делились секретами приготовления рыбы. А в ответ наш повар рассказал, как в России ставридку солят. Вот он, культурный обмен и народная дипломатия в жизни.

А однажды мы возвращались домой через аэропорт в бразильском Сан-Паулу. Пассажиропоток там крупнейший, в его



вое местное население. В общем, рай для туристов.

Но есть и свои минусы. Из растительности — одни кактусы и алоэ. Зелень глаз особо не радует, да и живности нет, одни ящерицы шмыгают. Все это из-того, что остров скалистый, почва бедная. Естественно, и сельского хозяйства почти что нет. Используют дары моря — они тут во всех видах, особенно креветки. И обязательно приправляют их разными соусами. Для нас это, конечно, экзотика, а для них — историческое наследие индейцев, которое придает вкус жизни.



терминалах запутаться легко и просто. Вот и мы несколько подрастерялись. И тут, к нашему удивлению, нас окликнул по-русски работник терминала. Оказывается, он студент местного университета, изучает русский язык. Говорил очень хорошо, с едва заметным акцентом. Он и сам был рад попрактиковаться в русском, а нам было вдвойне приятно услышать родную речь за десять тысяч километров от дома.

— **А** ОДНАЖДЫ на Арубе мы жили пару дней в гостинице в ожидании самолета домой. Чтобы с пользой провести время, скинулись и за двадцать пять долларов объехали на такси весь остров. Пляжи тут шикарные, их не меньше полсотни. Считаются самыми чистыми на всех Карибах. Кроме того, песок на них особенный — на солнце не нагревается. И очень приветли-

