



ИНФОРМАЦИОННЫЙ ВЕСТНИК ЮЖНОЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РПСМ

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-ящик. 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 сохраним наш типографский тираж в полном объеме. Газету 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).

Поднять паруса!



107 курсантов из ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова, ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова и ВГУВТ отправились в первое в своей жизни серьезное плавание. Такая честь выпала самым достойным, показавшим высокие профессиональные и морально-волевые качества. В морском походе по акватории Черного моря курсантам предстоит постигнуть все сложности парусного вооружения судна и приобрести практические навыки управления. За два летних месяца надо успеть многое: впитаться в сплоченный коллектив опытных моряков, отработать практические вопросы плавпрактики по навигации и лоции, устройству судна, ознакомиться с эксплуатацией судовых механизмов и электрорадонавигационным оборудованием.

Для курсантов вузов Росморречфлота началась летняя плавательная практика. В Севастопольском морском порту праздником «Торжественная смена» отметили отправку очередной группы под парусами легендарного учебного судна «Херсонес».

Развитие темы на 2 стр.

СКФ раскрывает арктический потенциал

Ежегодная конференция деловых партнеров группы компаний «Совкомфлот» на этот раз была приурочена к 30-летию предприятия.

Участие в ней традиционно принимают представители ведущих нефтегазовых компаний, министерств и ведомств РФ, судоходных и судостроительных предприятий, инвестиционно-финансовых, страховых и юридических компаний, специалисты в области анализа мировых рынков энергоносителей и морского транспорта.

Пленарное заседание открылось обращением председателя правительства РФ Дмитрия Медведева: «К своему юбилею вы подошли как состоявшаяся, современная компания, отвечающая высочайшим стандартам отрасли. За три десятилетия «Совкомфлот» стал крупнейшей в России судоходной компанией,

вошел в число мировых лидеров в области морских перевозок энергоносителей. Накопил уникальный опыт реализации важнейших для экономики страны нефтегазовых проектов — на шельфе Сахалина, на полуострове Ямал, в Баренцевом и Печорском морях. Обеспечил рост грузооборота по Северному морскому пути». Глава правительства подчеркнул, что сегодня перед компанией стоят масштабные задачи — прежде всего, эффективная эксплуатация флота в сложнейших ледовых условиях Арктической зоны, транспортно-логистическое обеспечение реализуемых в регионе нефтегазовых проектов.

Заместитель министра транспорта РФ Виктор Олферский отме-

тил значительный вклад компании «Совкомфлот» в подготовку кадров для морской отрасли России: «Совкомфлот» последовательно развивает российское морское образование и вносит значительный вклад в популяризацию морского дела, воспитание молодежи в духе лучших традиций российской морской школы. Мы с удовлетворением отмечаем, что все три российских высших учебных заведения в области морского образования опираются в своей работе на эффективную поддержку со стороны «Совкомфлота». А председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко отметила постоянное стремление компании к технологическому лидерству, последовательное вне-

дрение в практику судоходства самых передовых технологий.

Начиная с 2006 года, «Совкомфлот» является неотъемлемой частью всех крупных нефтегазовых проектов с морской компонентой, которые успешно реализуются в российской Арктике и на Дальнем Востоке, — подчеркнул, обращаясь к гостям конференции, заместитель министра энергетики РФ Кирилл Молодцов. — По состоянию на начало мая 2018 года судами «Совкомфлота» было безопасно перевезено около 226 млн тонн сырой нефти, что сравнимо с годовым экспортом нефти Российской Федерации. «Совкомфлот» стал для топливно-энергетического комплекса России надежным, первоклассным подрядчиком.

Развитие темы на 2 стр.

НОВОСТИ

Миллионы долларов морякам не лишние



За 2017 год российские инспекторы Международной федерации транспортников (ITF) помогли морякам получить 4 689 367 долларов США. Это различные выплаты (задолженности по зарплате, компенсации по несчастному случаю, смерти на борту или бесследному исчезновению), которые были незаконно задержаны недобросовестными работодателями.

Как следует из отчета, недавно опубликованного ITF, российский инспекторат федерации занял второе место в мире по возвращенным морякам суммам. По количеству проверок, проведенных на судах, россияне также в лидерах. За год они провели 521 инспекцию, войдя в первую тройку в Европе. Титул самой результативной профсоюзной инспекции в 2017 году получили инспекторы из Австралии, они обеспечили морякам выплаты на сумму более 5 миллионов долларов США. Штат профсоюзных инспекторов федерации в нашей стране — это всего пять человек: координатор МФТ в России Сергей Фишов и инспекторы в портах: Кирилл Павлов (Санкт-Петербург), Вадим Мамонтов (Калининград), Ольга Ананьина (Новороссийск) и Пётр Осичанский (Владивосток). Секрет их успеха в тесном взаимодействии с органами государственного портового контроля и организациями Российского профсоюза моряков в регионах. Ведь цель на всех одна: положить конец субстандартному судоходству и добиться для моряков лучших условий труда и его оплаты.

Чтобы каждый день был добрым

День моряка — 2018, который отмечается 25 июня, в этом году будет посвящен здоровью плавсостава.

Международная морская организация (IMO) объявила два хаштега кампании: #SupportSeafarersWellbeing и #GoodDayatSea. Как и в предыдущие годы, основной площадкой, на которой развернется вся деятельность, будут социальные сети, а львиная доля активности придёт на Twitter и Facebook. В целях улучшения состояния здоровья членов экипажей, борьбы со стрессом и другими проблемами, IMO развернет широкую информационную кампанию, чтобы рассказать методах, которые не только реально работают, но и применимы в условиях моря. — Экипажи морских судов ежедневно вносят весомый вклад в мировую торговлю и экономику, в развитие и нормальное функционирование общества. Сегодня 90% общего грузооборота приходится на морской транспорт. IMO и профсоюзы хотят вывести моряков из тени. Весь мир должен увидеть людей, которые каждый день обеспечивают нам возможность вести наш привычный и комфортный образ жизни, — говорят в Российском профсоюзе моряков.



СКФ раскрывает арктический потенциал

Окончание. Начало на 1 стр.

Ключевым элементом успеха компании всегда были и остаются ее капитаны и экипажи, а также береговой персонал. Выступая перед участниками конференции, генеральный директор и председатель правления ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк выра-

зил особую благодарность коллективу «Совкомфлота»:

«Мы адресуем слова благодарности ветеранам компании, капитанам и экипажам судов «Совкомфлота», сотрудникам береговых подразделений. Ваш высокий профессионализм,

ответственное отношение к порученному делу, постоянное стремление наиболее безопасно и качественно решить поставленные задачи, заложенные основателями компании, остаются ее визитной карточкой по сей день».

В рамках конференции состоялось торжественное вручение государственных наград работникам предприятия, которое провел Виктор Олерский. За большой вклад в создание первого в мире ледокольного танкера-газовоза СПГ «Кристоф де Маржери», в соответствии с Указом Президента РФ, орденом «За морские заслуги» был вручен первому заместителю генерального директора, главному инженеру ПАО «Совкомфлот» Игорю Тонковидову, медали ордена «За заслуги перед отечеством» – капитану газовоза Сергею Геню.

А чуть раньше, в рамках мероприятий Петербургского международного экономического форума, штаб-квартиру ПАО «Совкомфлот» в Санкт-Петербурге посетила с официальным визитом делегация крупнейшей китайской нефтегазовой корпорации CNPC, в составе которой были вице-президент PetroChina (входит в состав CNPC) Ван Чжунцай и генеральный директор российской подразделения CNPC Цзян Ци. Гости ознакомились с работой инженерного и учебно-тренировочного центров СКФ.

На площадке форума ПАО «Совкомфлот» и АО «Роснефтефлот» подписали договор, предусматривающий участие специалистов СКФ в техническом наблюдении за строительством танкеров типоразмера «Афрамас» на судостроительном комплексе «Звезда» (Приморский край). Танкеры этой серии представляют собой новое поколение судов, которые будут использоваться в качестве основного топлива сжиженный природный газ (СПГ), что существенно снизит нагрузку на окружающую среду. Техническая спецификация судов была разработана специалистами «Совкомфлота» при активном участии АО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (ДЦСС).

Выступая с докладом на панельной сессии ПМЭФ «Арктический потенци-

ал. Северный морской путь как драйвер экономического роста» Сергей Франк отметил, что группа СКФ на сегодняшний день является крупнейшим в мире оператором флота с ледовым классом и располагает уникальным опытом работы в высоких широтах. Флот компании безопасно обеспечивает транспортную составляющую крупных промышленных проектов, которые реализуются в Арктическом и Дальневосточном морских бассейнах: «Сахалин-1», «Сахалин-2», «Варандей», «Пиразломное», «Новый порт» и «Ямал СПГ». Роль Севморпути как одного из ключевых транспортных коридоров будет последовательно возрастать, а грузопоток минерального сырья к 2030 году может достигнуть 80 млн тонн.

Сергей Франк отметил, что с учетом опыта зимней навигации 2017-2018 гг., оказавшейся более сложной, чем в предыдущие годы, особое значение при работе флота в высоких широтах играет неукоснительное соблюдение самых строгих норм безопасности судоходства и защиты окружающей среды. Он подчеркнул, что дальнейшее освоение природных ресурсов региона требует полного исключения субстандартного судоходства, полномасштабного развития навигационно-гидрографического обеспечения региона, дальнейшего совершенствования системы организации аварийно-спасательных работ, внедрения новых инженерных решений, а также более экологически чистых видов топлива, в первую очередь, газомоторного (СПГ).

В рамках конференции деловых партнеров группа «Совкомфлот» и всемирная ассоциация учебных парусников Sail Training International подписали соглашения о проведении в 2019-2020 годах международных регат учебных парусных судов в Черноморском и Дальневосточном морских бассейнах.



Курс «оморячивания» под парусами «Херсонеса» точно не будет легкой прогулкой по морю с «селфи-палкой» наперевес. Первый практический шаг к мечте – это еще и подъем на мачты, и выход на реи. Для справки: высота фок-мачты 49,5 м., грота – 49,5, бизани – 46,7 м. Первый же подъем, осуществляемый под руководством опытного боцмана, показывает, что все курсанты по-разному реагируют на высоту. Но уже через несколько дней выясняется, что большинство к выполнению работы в таких условиях вполне способны. Курсантам предстоит знания по такелажу парусного судна, правилам техники безопасности и

по действиям при парусных авралах. Чтобы получить допуск к подъему на мачты, выходу на реи и постановке парусов, предстоит еще сдать экзамен.

Со словами напутствия к курсантам, экипажу судна и руководителям практики обратились представители Севастопольского филиала ФГУП «Росморпорт», подчеркнувшие важность практики в реальных условиях моря в формировании профессиональных и личностных качеств и компетенций. Именно «Росморпорт» провел большую работу, обеспечив надлежащее техническое состояние парусного учебного судна. Теперь «Херсонес» готов к успешному походу, из которого зеленые курсанты

Поднять паруса!

Окончание. Начало на 1 стр.

вернутся если не мастерами, то «подмастерьями» навигации и лоции. Ну, а главное – прослушают курсы лекций и получат плавательный ценз, необходимый для дальнейшей работы по специальности.

Командование Государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова пожелало курсантам в этом непростом, но таком важном для обучения парусном походе стать единым дружным коллективом. И строго следовать программе плавательной практики. А благочинный Севастопольского церковного округа, протоиерей отец Сергей, благословляя практикантов, поставил им в пример святого праведного воина, флотоводца Ф.Ф. Ушакова. Отец Сергей – настоятель

Свято-Владимирского кафедрального собора в Херсонесе, чье имя носит парусник. В своем выступлении святой отец пожелал курсантам в морском походе крепости духа, верности избранной профессии и чистоты помыслов.

Способствовать этой воспитательной миссии «Херсонеса» должны и познавательные экскурсии по памятным местам Сочи, Ялты и Севастополя, куда им предстоит заходы. Регион, гордящийся своей богатой военно-морской историей, готов поделиться ею с новым экипажем парусника.

А во Владивостоке в эти же дни сезон летней плавпрактики начался с редкого события: кадеты российского парусника «Надежда» встретились с курсантами японского учебного па-

русного судна Kaiwo Maru, который зашел в приморский порт. Так с уникального парада двух парусников, ошвартованных рядом, и дружеского общения курсантов начинается «Год Японии в России». Японские курсанты познакомились с учебной базой и условиями проживания студентов Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского, посетили достопримечательности города. И, конечно, будущие моряки сходили в гости друг к другу, познакомились с оборудованием судов и обменялись опытом.

Безусловно, эти впечатления от похода под парусами во время летней плавпрактики останутся с курсантами на всю жизнь. Морская практика стартовала. Семь футов под килем!



Парусный фрегат «Херсонес», находящийся на балансе ФГУП «Росморпорт», был построен в 1987 году в Гданьске. После развала Советского Союза он достался Украине и с 2006 года находился на отстое в порту Керчь.

В 2014 году фрегат получил статус учебного парусного судна в ведении Федерального агентства морского и речного транспорта. К июню 2016 года фрегат, носящий имя древнегреческого полиса, через который на Русь пришло христианство, был отремонтирован и принял участие в черноморской регате «SCF Black Sea Tall Ships Regatta – 2016».

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 ППО ПАО «Новошип» РПСМ по адресу:

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

В прошлом году газовый флот СКФ пополнил красавец «Кристоф де Маржер», ставший символом группы компаний «Совкомфлот». В апреле в рамках плановой инспекции на борту судна побывал Дмитрий Русанов, руководитель дивизиона управления и развития флота для перевозок сжиженного газа. Это был рейс из Обской губы к побережью Франции на борту ледокольного газовоза, признанного самым технологически совершенным судном 2017 года.



Из Сабетты на Монтуар за 10 дней

— Вся 30-летняя история СКФ доказывает, что компания не боится открывать новые горизонты. С чего началась эра ледокольных газовозов? — Планы разработать решение для транспортировки сжиженного газа с Ямала появились у нас еще в середине 2000-х. На тот момент несколько ведущих российских нефтегазовых компаний рассматривали возможность участия в грандиозном проекте по добыче и сжижению газа на полуострове. Одна из них — компания «НОВАТЭК» — смогла реализовать его, построив завод в Сабетте.

— Вы, как руководитель газового дивизиона, имели самое непосредственное отношение к реализации этого сложного проекта. Довольны результатом? — В «Совкомфлоте» на этот результат работало большое число людей — технические и коммерческие специалисты, финансисты, юристы, специалисты в области коммуникаций. В итоге получился такой элегантный проект, который был признан лучшим в мире инженерным решением и лучшей финансовой сделкой 2017 года.

— Команда справляется со сложностями, которые подразумевает арктический проект? — Я считаю, что у нас подобраны исключительно удачные экипажи, в них много молодежи. Они сознательно пришли в нашу компанию, и у них большие перспективы роста. На нашем газовом флоте особенно хорошо видна синергия молодых растущих кадров и опытных специалистов.

— Что запомнилось в этом рейсе? «Кристоф де Маржер» смог удивить? — Я бывал на борту «Кристофа де Маржер» несколько раз с момента постройки: в марте 2017 года во время первого захода в порт Сабетта, тогда капитан Сергей Зыбко докладывал президенту России Владимиру Путину о готовности судна к эксплуатации по окончании ледовых испытаний, в июне во время церемонии именная бронка, затем в декабре, когда состоялась первая погрузка газа на Ямале. В апреле 2018 года мы прошли по маршруту Сабетта — терминал Монтуар — Бретань, Франция.

— Как будет развиваться газовый флот СКФ дальше? — После того, как компания Total на примере «Ямал СПГ» смогла еще раз убедиться в способности СКФ решать сложные задачи, мы договорились о заказе газовоза с новой пропульсивной установкой X-DF — малооборотным дизелем с прямым приводом на винт. На сегодняшний момент это самое эффективное судно с точки зрения расхода топлива. Также газовоз будет оснащен системой частичного повторного сжижения газа, которая позволит судну долгое время находиться в режиме ожидания с минимальными потерями груза. Надеемся, что помимо уже заказанного судна Total воспользуется своим правом на опциональный корпус, и это будет серия из двух судов. Поставка уже строящегося газовоза планируется в третьем квартале 2020 года.

и компанией ELENKY. За несколько лет терминал был модернизирован для перевалки СПГ с одного судна на другое через береговую инфраструктуру. Его особенность заключается в том, что он может принимать суда размером до Q-max (грузоёмкость до 267 тысяч кубометров). Мы привезли партию газа и выгрузили его на борт конвенционального газовоза, который доставил его конечным потребителям. Остаток газа был выгружен в береговые ёмкости. Далее этот газ может быть использован для нужд французской энергетики или может накапливаться до момента формирования полноценной грузовой партии.

— Как судно встретили в порту выгрузки? — Это был первый заход на терминал Монтуар в рамках 23-летнего контракта, подписанного «НОВАТЭКом»

Заход во Францию был ознаменован и еще одним необычным событием: на борту нашего газовоза по приглашению компании побывали члены семьи Кристофа де Маржер. Был период школьных каникул, и судно смогли посетить не только четверо взрослых представителей семьи, но и семеро внуков и правнуков покойного главы Total. Для детей поездка стала сюрпризом — они не знали, куда их везут. Когда же они увидели название судна и поняли, что им предстоит подняться на борт, это был абсолютный восторг. Мы организовали экскурсию по судну, а после пригласили гостей в кают-компанию, где они отведали настоящий борщ. Младшему поколению определенно пришлось по вкусу российское «арктическое» мороженое. Думаю, что эти воспоминания останутся с ними на всю жизнь.



С «НОВАТЭКом» мы начали сотрудничать в 2009 году. Взаимодействие развивалось по нескольким направлениям. В 2010 году «Афрамекс» СКФ Балтика с грузом газового конденсата первым среди крупнотоннажных судов выполнил рейс по Севморпути при участии специалистов «НОВАТЭКа». В то же время шла проработка концепции арктического газовоза. С самого начала рассматривались суда с двойным принципом движения — и носом, и кормой вперед. Обсуждали варианты различной вместимости и формы корпуса, но принцип движения. От судов небольшой вместимости отказались сразу, так как их использование было экономически нецелесообразно. Часть вариантов была отвергнута в ходе бассейновых испытаний, которые проходили в течение двух лет. В итоге остановились на грузоёмкости в 170 тысяч кубометров. Для таких судов мы предложили название «Ямалмакс», чтобы подчеркнуть оптимальность выбранного типоразмера.

Результатом работы мы довольны в полной мере. Было сделано всё, чтобы на этом судне было безопасно и комфортно работать морякам. Компания сформировала качественные экипажи, способные обеспечить выполнение чартерных обязательств перед фрахтователем. Экипажами командуют проверенные капитаны из пула СКФ, у которых за плечами серьезная профессиональная школа. Это уникальные люди с уникальными компетенциями, награжденные высокими правительственными наградами за «поставленный на крыло», как говорят летчики — испытатели, «Кристоф де Маржер». Помню первую встречу с капитаном Сергеем Зыбко, когда мы с коллегами в 2007 году оказались на борту «СКФ Арктика» — одного из двух газовозов СПГ, ставших фундаментом газового флота СКФ. Капитан Сергей Гень также начинал карьеру в газовом сегменте именно с этих судов. В работе на новых газовозах также есть свои трудности, потому что они новые, ультрасовременные. Кроме того, к газовой специфике прибавилась ледовая.

Мне доводилось ходить во льдах на судах разных типов. Моё личное ощущение: несмотря на то, что ты чувствуешь, что судно идет во льду, и понимаешь, какова толщина этого льда, нет никакого чувства опасности. Это также подтвердили и наши гости. Вместе со мной на борту судна побывали наш давний партнер по бизнесу Ибрагим Шариф, Фредерик Паулсен — известный учёный, филантроп и путешественник, чьё издательство помогает формировать «Библиотеку СКФ», и знаменитый российский полярник Михаил Красноперов. Даже несмотря на то, что нас немножко покачало в Северном море и Бискайском заливе (судно имеет характерные ледокольные обводы, и качка ощущается сильнее, чем на конвенциональном танкере), рейс стал запоминающимся. Наши гости — опытные путешественники, не раз бывавшие на полюсах. На их счету спуск в батискафах «Мир» на хребт Ломоносова, плавание на научно-исследовательском судне вокруг Антарктиды и много других сложных экспедиций. В этом рейсе самым ярким впечатлением для них стал проход через тяжелые льды Обской губы и Карского моря.



Уважаемые юбиляры!

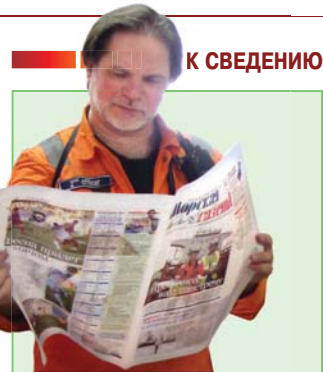
Руководство и коллектив группы компаний «Совкомфлот» поздравляют вас и желают крепкого здоровья, благополучия и успехов в вашем нелегком, но очень важном труде.

Свои поздравления юбилярам адресует и первичная профсоюзная организация ПАО «Новошип» Росийского профсоюза моряков.

В июне свои юбилеи празднуют:

- Градусов Виктор Викторович, 02.06.1958, капитан, НС АНТАРКТИК
- Серенко Виктор Валентинович, 02.06.1958, матрос 1кл., НС СТЕЛЛА
- Моша Николай Иванович, 03.06.1968, повар, СВЕТ
- Цукуров Денис Азаревич, 09.06.1968, слесарь, ГЕОРГИЙ МАСЛОВ
- Стывобовенко Виктор Федорович, 14.06.1958, матрос 1кл., КАЗАНЬ
- Асылвов Рамиль Уралович, 16.06.1968, капитан, МОСКВА РЕКА
- Мусиенко Татьяна Николаевна, 17.06.1968, буфетчик, TVERSKOY BRIDGE
- Бабай Сергей Анатольевич, 26.06.1968, матрос 1кл., НС КРИЭЙШН
- Доценко Борис Валерьевич, 28.06.1958, боцман, НС ЛИОН
- Горолевич Елена Владимировна 12.06.1968, ведущий бухгалтер Отдел бухгалтерского учета и отчетности НОВОШИП
- Мидорий Анатолий Георгиевич 15.06.1958, Слесарь Отдел технического обслуживания НОВОШИП
- Ефимко Александр Петрович 23.06.1958, Суперинтендант по радионавигации, Технический отдел СКФ МЕНЕДЖМЕНТ СЕРВИС

МОРСКАЯ ИСТОРИЯ



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 Российского 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 заниматься собственным оздоровлением в профсоюзном спортивном комплексе:**
- **бесплатно получить юридическую помощь по всем вопросам законодательства:**

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;

ежедневно в рабочие дни по всем вопросам трудового законодательства можно получить консультацию главного правового инспектора ЮТО РПСМ В.М. Кулебкина (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, scf-group.ru, yandex.ru/images

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: 353900, 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 — 15.00. Фактическое — 16.00. Заказ №

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

info@stosur.ru

Вечный принц открывает Землю

ЭНРИКЕ был третьим сыном португальского короля Жуана I. Это означало, что ходить ему в вечных принцах до конца дней своих. Вечный принц как свадебный генерал — почета много, а богатства и политического влияния никакого. С юных лет Энрике понимал, что интриги при дворе многого добиться не удастся. Нужен иной способ. И способом этим стало море.

Вся внешняя торговля в Европе того времени строилась на отношениях с Азией. Путь в эту часть света был один — сухопутный. Контроль над ним осуществляли арабы, турки, итальянцы и наследники империи Чингисхана. Шелковый путь вопреки названию был очень долгим и очень опасным. Пролегая по территориям постоянных конфликтов, он угрожал безопасности и людей, и товаров. Поэтому купцы из Западной Европы были всеерьезнее озабочены поиском водной альтернативы для торговли с Индией и Персией. И молодой принц решил дать им ее.

Начал он с захвата Сеуты, города на другой стороне Гибралтара, рядом с Танжером. Тогда Сеута была воротами из Северной Африки в западную Европу. Энрике пришлось более года уговаривать своего отца-короля на эту кампанию. Но оказалось, что победа в военном сражении — это всего лишь подделка. Без их торговых связей в Африке город рисковал превратиться в изолированный анклав посреди враждебной знойной пустыни. Энрике спас положение. Уговорами и посулами он оставил влиятельных представителей торгового сообщества в городе. Более того, он сам начал изучать премудрости купеческого дела: узнал все о приобретении и фрахтовании коммерческих судов, познакомился с капитанами, интересовался хитростями транспортировки слесей. В конце концов, Сеута возобновила свою работу в качестве торгового форпоста.

Человека, который шестьсот лет назад начал эпоху Великих географических открытий, звали Энрике Мореплавателем. Его статуя в Лиссабоне совершенно справедливо стоит во главе ряда скульптур ансамбля, посвященного величайшим первооткрывателям той эпохи. Но вот что удивительно: человек, прозванный Мореплавателем, не участвовал ни в одной морской экспедиции. За что же тогда такие почести?

Это был оглушительный успех — в Африке появилась первая европейская колония. Как основной бенефициар этой победы, Энрике получил небывалый политический капитал и полный контроль над первой заморской территорией Португалии, что обеспечило ему ежегодный доход и создало прочный финансовый фундамент для дальнейших свершений.

А ЧТО ЖЕ с морским путем в Индию или Персию? От этих целей принц Энрике отказываться не собирался. И все свое внимание стал уделять организации экспедиций на юг, вдоль западного берега Африки. Пришлось даже совершить небольшой технологический прорыв в области судоходства. Для этого в 1418 году на юге Португалии открыли астрономическую обсерваторию, ведь исследования по астрономии — базовые для искусства навигации в те века. А чтобы вооружить новыми знаниями реальных моряков, принц строит навигационную школу, преподавать в которую приглашает лучших математиков и картографов Европы.

Еще больше внимания принц уделяет кораблестроению. В этот период европейские парусники не годились для длительных океанских путешествий и исследований, а их маневренность оставляла желать лучшего. Под его руководством лучшие корабли совершенствуют прорыв — создают новый тип судов. Это двухмачтовая каравелла с косым латинским парусом. Португальская каравелла-латина могла идти быстро и очень круто к ветру, что делало ее практически независимой от господствующего направления ветров. А главное, каравелла была очень вместительной, что делало ее незаменимой для купеческого дела. Эти суда потом стали символом эпохи Великих географических открытий.

ГОД ЗА ГОДОМ до самой своей смерти в 1460 году Энрике снаряжал одну за другой морские экспедиции вдоль западного побережья Африки. Некоторые за свои деньги, для других искал спонсоров, привлекал влиятельные торговые дома. Именно тогда он и заслужил прозвище Мореплавателем. Благодаря ему были открыты острова Зеленого мыса, колонизированы Мадейра и Азорские острова. Но самые серьезные достижения были сделаны в промежутке между 1421 и 1434 годами.

В те века европейцы не знали, что находится к югу от Марокко. Мысы Нун и Бохадор, находящиеся на широте Канарских островов, пугали и моряков, и купцов. Легенды гласили, что к югу от этих точек на карте воды закипают, гигантские морские монстры появляются из глубин океана и топят суда, а солнце выжигает кожу до черноты. Старинные морские мифы называли эти места концом человеческого мира.

Принцу Энрике пришлось бороться с древними суевериями и личными интересами капитанов, которые не хотели рисковать



жизнью в дьявольских водах за Бохадором и Нуном, когда богатства можно было получить наимногом прощом: торговлей в безопасных широтах, а иногда, чего греха таить, и грабежами в уже известных морях. Энрике Мореплавателем понимал, что как только новые воды будут пройдены и как следуют описаны, рухнет и тысячелетний миф, удерживавший европейцев от морских походов на юг Африки. А с ним и психологический барьер.

Так и случилось. Тринадцать лет понадобилось, чтобы пройти и описать участок океана вдоль марокканского побережья длиной около двухсот-трехсот километров. Но как только пришло понимание, что это не конец света, плотину прорвало. Когда португальские каравеллы вышли за Бохадор и спокойно вернулись обратно, не только в Лиссабоне — во всей Европе поняли: истинными преградами на пути первопроходцев могут быть только отсутствие должного финансирования и желаниа.

Уже к 1445 году португальцы открыли Сенегал, Гамбию и Сьерра-Леоне. Они создавали на открытых землях опорные пункты. Каравеллы неслись обратно к Лиссабону с трюмами, набитыми золотом. Энрике Мореплавателем ввел традицию ставить на вновь открытых землях герб — каменный столб с крестом и гербом Португалии. Так началась Португальская колониальная империя. И заложил ее, вот ирония, человек, которому даже королевский трон не светил, не то, что императорский. Эпоха Великих географических открытий продолжилась и после его смерти. И хотя тот самый путь в Индию через мыс Доброй Надежды был найден только еще полвека спустя, самые трудные первые шаги по нему сделал сугубо береговой человек, вечный принц Энрике Мореплавателем.

