



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 к вам e-mail-стиком. 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).

Международная морская организация назвала имя победителя фотоконкурса «Хороший день в море», в котором участвовали работники торгового флота. Им стал капитан Зай Яр Лин из Мьянмы. Победитель получит планшет и фотоаппарат.



ИМО объявила победителя фотоконкурса «Хороший день в море»

Его фоторабота — геометрическая композиция, фокусирующая внимание на палубе и синем океане. Жюри выбрало этот снимок за драматизм: здесь видна динамика работы в море и рутина трудовых будней. Второе место ИМО отдала третьему помощнику капитана Ханбо из Китая.

В конкурсе приняли участие более 1700 членов экипажей со всего мира, в том числе россияне, — женщины и мужчины, от курсантов до капитанов. Для участия моряки присылали фотографии, на которых запечатлены спокойные пейзажи и непогода, работа в

масляном машинном отделении и на палубе, судовые соревнования и ужин у мангала. Все эти снимки говорили об одном — работа моряка сложна и опасна, но в то же время интересна и любима. «Это было увлекательное представление о повседневной жизни в море», — так коротко и ясно ИМО прокомментировала итоги конкурса.

Российский профсоюз моряков (РПСМ) поздравляет капитана-победителя и отмечает, что подобные конкурсы вносят вклад в благополучие членов экипажей и рекламируют профессию моряка.

НОВОСТИ

Моряки и автоматизация

Международная палата судоходства (ICS) опубликовала новое исследование, проведенное Гамбургской школой делового администрирования (HSBA) относительно влияния автоматизации на моряков торгового флота.

Исследование показывает, что в ближайшие два десятилетия проблема нехватки кадров, особенно офицерского состава, исчезнет, а численность экипажей будет варьироваться в ответ на технологические изменения на борту. В то же время значительное количество рабочих мест, требующих опыта плавания, появятся на берегу.

Российский профсоюз моряков (РПСМ) придерживается того же мнения. Внедрение новых технологий неизбежно. Однако это дорогостоящий, сложный и долгий процесс. Более того, когда отрасль совершит технологическую революцию, ей все также будут нужны квалифицированные кадры для управления судами с берега и их обслуживания в портах. Поэтому ни в будущем морская отрасль не сможет обойтись без человека.

Медицина в таблетках

Аналитики крупнейшего в Штатах медицинского страховщика UnitedHealthcare Global Medical проанализировала ситуацию с медицинским обслуживанием на современном торговом флоте и сделали вывод о том, какие современные технологии могут улучшить ситуацию.

Видео-консультация с доктором

В 2014 году во всем мире между медицинским работником и пациентом было проведено менее 20 миллионов видеоконсультаций. Ожидается, что в 2020 году эта цифра составит около 170 миллионов. Одним из пионеров предоставления таких услуг является компания Mainstream Healthcare, которая проводит видеоконференции для оказания медицинской поддержки, используя современные интеллектуальные устройства. Консультации с врачами по видео могут проходить не только в момент чрезвычайных ситуаций, но и для обеспечения связи моряка с врачом по вопросам хронических заболеваний, например, высокого кровяного давления или диабета.

Электронная медицинская запись

Такая инициатива позволила бы хранить данные обо всех визитах моряка к врачу, а в экстренном случае доктор мог бы ознакомиться с историей болезни пострадавшего

и рекомендовать лечение. Предоставление членам экипажа доступа к системе электронных медицинских записей (EMR) возможно в любом месте, где есть Wi-Fi.

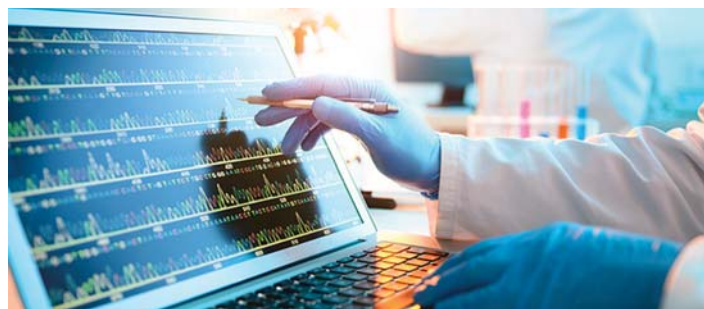
Дистанционное медицинское обучение

Исследования, проведенные специалистами в области здравоохранения, показывают, что взрослые люди, прошедшие тренинги по оказанию первой помощи, через 6-12 месяцев после обучения теряют приобретенные навыки. Например, умение оказывать сердечно-легочную реанимацию ухудшалось до такой степени, что они не смогли бы адекватно отреагировать на остановку сердца. Это лишь один пример доказательства того, что любой человек, который потенциально может столкнуться с ситуацией, когда нужно будет оказать помощь пострадавшему, обязан постоянно проходить тренинги. Учитывая зарегистрированную частоту чрезвычайных ситуаций на борту судна, пятилетний интервал обязательной медицинской подготовки без какой-либо формы переподготовки, кажется слишком долгим, чтобы гарантировать адекватное оказание первой помощи. Использование учебных ви-

деороликов, доступных с любых носителей, помогло бы в борьбе с потерей навыков. К тому же в современном мире это несложно: медицина давно использует преимущества дистанционного обучения.

Использование гаджетов и приложений

Этот рынок растет не по дням, а по часам. В 2016 году появилось более 300 миллионов новых устройств. Ожидается, что к 2020 году будет продано 830 миллионов девайсов. То есть каждый седьмой человек на планете будет пользоваться новейшими технологиями. Самая интересная особенность гаджетов заключается в том, что в скором времени они будут собирать всю информацию о здоровье своих владельцев: контролировать сердечный ритм, кровяное давление и даже уровень сахара в крови. И это важно, так как с 2015 года основной причиной смертности являются болезни коронарных артерий, инсульт и высокое кровяное давление. Вряд ли в ближайшем будущем что-то изменится. Использование устройств с приложениями о здоровье позволит контролировать общее состояние человека.



РПСМ: НЕОБХОДИМО В СРОЧНОМ ПОРЯДКЕ РАЗРАБОТАТЬ И УТВЕРДИТЬ ПЕРЕЧЕНЬ МЕДИКАМЕНТОВ НА БОРТУ СУДОВ

Российский профсоюз моряков (РПСМ) всегда поддерживает рекомендации и нововведения, направленные на улучшение качества жизни моряков на борту судна, а по вопросам здравоохранения тем более. Однако стоит отметить, что судовая медицина начинается с аптечки — и это «ахиллесова» пята российского морского здравоохранения. Институт судовых врачей в нашей стране давно ликвидирован, и экипажи торговых судов теперь полагаются лишь на знания и умения одного из своих сотоварщиков, ответственного за оказание первой медицинской помощи и уход за больными и пострадавшими. Так, МЛС предусматривает медицинскую подготовку одного из моряков, если в экипаже не предусмотрено место для врача. Для этого члены экипажей (обычно второй помощник или старпом) проходят специальные курсы, где их учат методам оказания первой

помощи, ряду медицинских процедур: таких, как внутримышечные и внутривенные уколы, а также подробно разбирают содержимое судовой аптечки.

Вот тут и возникает серьезная загвоздка. Согласно МЛС, судовой аптечка должна комплектоваться и пополняться с учетом типа судна, количества моряков борту, характера района плавания и продолжительности рейса. Только изданные Минздравом РФ приказы по комплектованию судов лекарствами (Приказы N 499н и N 984н) были настолько несовершенны, что их пришлось отменить. И до сих пор ведомство не создало ни одного нормативного документа, регулирующего формирование судовых аптечек, из-за чего в сфере царит полнейшая неразбериха: например, судовладельцы не имеют права закупать на судно сильнодействующие обезболивающие средства, поскольку в нашей

стране отсутствует порядок использования таких препаратов на борту. Между тем в соответствии с международными нормативными документами в аптечке эти лекарства обязательно должны присутствовать. Такие улучшения могут грозить проблемами при проверках PSC. Зачастую, из-за существующих запретов морякам, нуждающимся в определенных медикаментах, приходится искать альтернативные выходы, расфасовывая лекарства в баночки из под витаминов.

Правительству необходимо в срочном порядке разработать и утвердить перечень медикаментов, который будет соответствовать требованиям конвенции о труде в морском судоходстве и рекомендациям Всемирной организации здравоохранения. Это станет первым шагом к восстановлению здравоохранения на российских судах.

СУДОХОДСТВО

«Зеленые Афрамаксы» СКФ работают по колдоговору РПСМ



Чуть больше месяца осталось до поднятия флага на судне «Проспект Менделеева» компании «Совкомфлот», который как и два других – «Проспект Гагарина» и «Проспект Ломоносова» – будет задействован в транспортировке нефти в регионах Северного моря и на Балтике.

У трех судов есть много общего. Во-первых, танкеры – наглядный пример эффективного применения в судоходстве «зеленых» технологий. Все они специально спроектированы для работы на альтернативном топливе – сжиженном природном газе. Напомним, что компания «Совкомфлот» осуществляет поэтапный перевод конвенционального флота с использованием традиционных видов судового топлива на СПГ, в том числе в свете новых требований по ограничению выбросов оксидов серы и азота, включая решение Международной морской организации (ИМО) о снижении содержания серы в

судовом топливе до 0,5% с 2020 года. По сравнению с судами, работающими на стандартном тяжелом топливе, танкеры на СПГ выбрасывают в атмосферу на 100% меньше оксидов серы (SOx) и низкодисперсных частиц, на 76% меньше оксидов азота (NOx) и на 27% меньше углекислого газа (CO2). Переход на СПГ в качестве топлива по своей значимости сопоставим с технологической революцией, которая произошла в начале 20 века, когда мировой торговый флот отказался от использования угля в пользу мазутов и дизельного топлива.

Во-вторых, они названы проспектами, которые есть в российских городах и носят имена известных людей. Достаточно сказать, что проспекты имени первого в мире космонавта Юрия Гагарина есть в нескольких городах России. Например, в Нижнем Новгороде и Санкт-Петербурге. С именем известного русского ученого-энциклопедиста

Д. И. Менделеева связаны улицы Омска и Уфы. В честь основоположника научного мореплавания и физической химии М. В. Ломоносова названы проспекты в Москве, Архангельске и Саратове.

Наконец, танкер «Проспект Менделеева», как и два других, укомплектован российскими моряками, которые ожидают посадки на судно, и будет работать по коллективному договору Российского профсоюза моряков (РПСМ).

Отрадно, что отечественная компания не только вносит вклад в экологическую безопасность, но и активно создает рабочие места для российских моряков. Попасть в команду компании «Совкомфлот» – большая удача для любого моряка: судовладелец славится суперсовременным флотом и хорошими условиями труда, а также имеет давние партнерские отношения с Российским профсоюзом моряков.

Женщин-капитанов становится больше

Компания BW LNG, входящая в состав сингапурской BW Group, впервые назначила капитаном судна женщину. Татьяна Плетена приняла командование танкера «BW Everett».

Капитан Плетена начала карьеру в судоходной отрасли палубным кадетом в норвежской судоходной компании «Bergesen» в 2001 году, куда попала курсантом Латвийской морской академии. «После окончания школы я попала в «Bergesen» и совмещала работу на судне вместе с учебной в академии на засочном отделении. Это было нелегкое время, – вспоминает Татьяна в интервью журналу «Horizon».

«Через несколько лет я поняла, что для профессионального развития необходимо пройти годичный курс дистанционного обучения «Портовый менеджмент», который предлагала Морская академия Ллойда. Свой первый опыт транспортировки газа я получила на судах сжиженного углеводородного газа (СУГ), а затем – судах СПГ, – продолжает девушка. – Я думаю, что стоит упомянуть и опыт, когда в 2017 году мне посчастливилось стать частью команды Морского департамента Осло в качестве морского надзирателя. Это дало мне представление о работе офиса на берегу».

Говоря о требованиях, которые сегодня предъявляются к капитанам, и что помогло ей самой, Татьяна Плетена сказала, что помимо степени магистра необходимо иметь многолетний опыт в отрасли, который подразумевает длительное обучение и прохождение курсов, хорошие оценки и положительные рекомендации от коллег, преподавателей и психологов. «Еще нужно много и очень хорошо работать, чтобы завоевать уважение среди коллег-моряков», – говорит она.

На пути к капитанскому мостику Татьяне Плетене пришлось столкнуться и с многочисленными проблемами: «Быть одной из немногих девушек-курсантов в судоходной компании – сложная задача, и в то же время огромная честь. Я не жалею о своем выборе, и если бы мне дали еще один шанс, я бы все повторила. Гендерные проблемы только закалили меня. Как я их преодолеваю? Я много работаю, улыбаюсь и не собираюсь сдаваться».

Работа на судне, как известно, требует жертв. Для себя капитан Плетена давно открыла секрет, как компенсировать разлуку с семьей. «Когда я на берегу, то изо всех сил стараюсь много времени проводить с родственниками и друзьями. Я благодарна им за понимание и поддержку, которые чувствую каждый день».

Российский профсоюз моряков (РПСМ) отмечает, что несмотря на огромный разрыв в соотношении занятых в отрасли мужчин и женщин, роль последних в судоходстве растет.

– Времена меняются, и все чаще мы видим примеры того, что стереотипы отступают, и женщины получают шанс наравне с мужчинами проявить себя практически на любом профессиональном поприще. Поскольку профессия моряка на протяжении всего времени существования считалась исключительно мужской, сегодня судоходная индустрия заметно отстает от мировой тенденции к профессиональному гендерному равенству, – отмечают в РПСМ. – Пришло время пересмотреть отношение к той роли, которая отводится женщинам в профессии моряка.

Контрабандисты придумали новую стратегию перевозки наркотиков

Эквадорские власти обнаружили на борту «Maersk Newbury» наркотики. Проверка на судне прошла по просьбе компании «Maersk Line», которая запросила экстренную выгрузку контейнеров в порту Пуэрто-Беливар. Поводом для оперативных действий послужил инцидент, произошедший во время следования судна через глубоководный канал в порт Гуаякиль.

Как сообщил экипаж, неустановленные личности проникли на борт судна и были замечены на грузовой палубе, где чуть позже эквадорские власти обнаружили наркотики. «Мы сотрудничаем с местными властями, которые занимаются этим делом. В интересах следствия мы не планируем давать комментарии до тех пор, пока ведется расследова-

ние», – говорится в официальном заявлении компании.

Пожоже, этот случай – пример новой стратегии контрабандистов, которые раньше прятали свой товар на судах, пока те стояли в порту, а теперь решили проникнуть на борт судна прямо во время рейса, – отмечают в Российском профсоюзе моряков. – Тем не менее, происшествие на «Maersk Newbury» – скорее исключение. В отрасли нередки случаи, когда моряки добросовестно перевозят грузы, а при вскрытии контейнеров обнаруживается контрабанда, к которой экипаж не имеет ни малейшего отношения. К сожалению, ответственность за подобные инциденты часто ложится на команду судна и капитана.

Согласно данным управления ООН по наркотикам и преступности, при-

мерно 90% всех товаров международной торговли перевозятся более чем в 500 млн контейнеров, при этом из них проверяется менее 2%, что, в свою очередь, открывает перед контрабандистами широкие возможности для злоупотребления морскими перевозками и транспортировки огромных объемов контрафактной продукции.

Какие рекомендации можно дать, если моряк стал заложником такой ситуации? Первое, что необходимо сделать – поставить в известность российские консульские учреждения страны, где произошел инцидент. Особенно это касается стран с неустоявшейся государственно-правовой системой, например, Восточной и Западной Африки. Консульства, как правило, имеют на примете местного доверенного адвоката, который знает националь-



ные особенности уголовного процесса. Одновременно нужно связаться с представителями профсоюза и Международной федерации транспортников (МФТ), имеющей широкую сеть квалифицированных морских адвокатов по всему миру. Также важно как можно скорее сообщить об инциденте род-

ным, поскольку они могут привлечь внимание к ситуации через СМИ. В качестве предупредительной меры РПСМ рекомендует трудоустроившись только через круизно-вые агентства с надежной репутацией и только в компании, известные с положительной стороны.



Уважаемые юбиляры!

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

В ноябре свои юбилеи празднуют:

- Дьяченко Сергей Николаевич, 01.10.1968, донкерман, НС БОРА
- Приходько Александр Михайлович, 05.10.1958, повар, НС ПАРАД
- Чернышов Олег Владимирович, 07.10.1968, слесарь, НС СТЕЛЛА
- Белянкин Юрий Вячеславович, 11.10.1968, матрос 1кл., SCF KNIBINY
- Белов Василий Иванович, 16.10.1968, старший помощник капитана, НС КОНЦЕПТ
- Никифоров Михаил Юрьевич, 22.10.1958, старший механик, НС БРАВО
- Романченко Сергей Александрович, 22.10.1958, Боцман, СВЕТ
- Осьмачко Александр Иванович, 22.10.1968, 2-й механик, НС АНТАРКТИК
- Коротков Василий Васильевич, 24.10.1958, боцман, МОСКВА
- Знаменский Сергей Валентинович, 30.10.1958, 2-й помкапитана, НС КОНКОРД
- Бельих Михаил Николаевич, 31.10.1958, старший механик, НС ЛАГУНА
- Кудлай Александр Владимирович, 31.10.1968, 3-й помкапитана, МОСКОВСКИЙ КРЕМЛЬ
- Кроиторь Елена Леонидовна, 16.11.1968, бухгалтер-кассир группы специалистов «Новошип»

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

ПОСЛЕ РЕЙСА

Семь раз отмерь, сто раз проверь и один отрежь



У Кирилла Крысанова, третьего механика танкера «Московский университет» (ПАО «Новошип»), прадед, дед, отец и дядя – все окружение – моряки. Так что, единственно вопрос, который тревожил его при выборе профессии: пойти в штурманы или механики? Но, в конце концов, молодой человек решил, что навигация – это не его. А вот с «железом» возиться, разобрать, собрать, что-то мастерить – все это за милую душу. Свою профессию Кирилл любит, потому что она приучает мозг работать на решение и исправление проблемы. Ну а кроме этого, сводит его с замечательными людьми.

КИРИЛЛ КРЫСАНОВ с 2011 года работает в «Новошип». Судьба тесно связала его с афраксами «московской» серии: «Москва», «Московский кремль» и «Московский университет». Они были на особом счету в пародстве из-за своей специфики: слабая автоматизация, паровая выгрузка, плюс на тот момент им было уже лет по 14-15. Поэтому на берегу старались

направлять на эти суда только самых опытных стармехов и не допускать текущие кадры. Машинная команда должна была ориентироваться в своем заведовании как рыба в воде и даже лучше. Поэтому попавшие на «московскую» серию жили одной семьей, в которую и предстояло влиться Кириллу Крысанову.

Первый раз в должности четвертого механика Кирилл пошел на танкер

«Москва». На нем он проработал пять контрактов. Америка, Европа, и, чуть реже, Азия – вот основные регионы работы судна.

– Первый рейс врезался в память надолго, – вспоминает он. – Мое заведование – это котлы, давление и высокие температуры. Пар шутко не любит. Паровой же свищ по закону подлости возникает в самом труднодоступном месте. Вольно-не-

вольно, а обжечься приходилось не раз.

Чтобы подготовить судно под выгрузку, надо было минут 40 бегать по пяти этажам, открывать и закрывать клапаны. Для «зеленого» судового инженера это был еще тот паясаны. Но молодому специалисту помогли освоиться сплоченный экипаж и превосходные старшие механики: Степан Владимирович Доманин и Олег Владимирович Грачев.

– Степан Владимирович Доманин – отличный психолог, – рассказывает Кирилл Крысанов. – Успех он видит только в командной работе. И меня к этой мысли приучил. Поэтому он пресекал на корню недопонимания между членами машинной команды, чтобы негатив не копился. А Олег Владимирович Грачев – очень требовательный и строгий. У него чуть что – и сразу лиши рапорт. И долгие сказать, парочку мне пришлось ему написать. Но, благодаря работе с Олегом Владимировичем, у меня появилась привычка все закрутить, подкрутить и перепроверять, а порой не по одному разу. Семь раз отмерь, сто раз проверь и один отрежь. Эта привычка меня еще ни разу не подводила.

ЧЕРЕЗ несколько лет вместе с должностью третьего механика Кирилл Крысанов получил и новое судно. Ну как новое – все та же «московская» серия. «Московский кремль» в те годы мотался между Техасом, Венесуэлой и Карибами. Грузовых операций много, маневров из-за интенсивного судоходства в этом регионе еще больше, так что расход горючего большой. Бункероваться приходилось часто, а это заведование новоспеченного третьего механика.

– Бункеровались обычно в Штатах, – вспоминает он. – Топливо подвозили на баржах. Процессу заправки, как правило, предшествовали переговоры. Надо сказать, что американский английский, да еще с южным говором – это сплошная каша, так что пришлось учить язык практически заново. После перепроверки всех клапанов топливной системы приступали к заправке. Здесь я так же следовал принципу «семь раз отмерь – один отрежь». И вообще, к замерам топлива первое время относился деликатнейшим образом – проводил их по старинке, рупеткой. Причем делал это каждые пятнадцать минут. Так надежнее.

Надо сказать, что, как и на предыдущем судне, на «Московском кремле» Кириллу повеселилось работать в такой же сплоченной команде. Все та же семья «московской» серии.

– С настроением возвращаюсь на судно. Более того, мы, машинная команда, и после рейса продолжаем общение: у нас, механиков «московской» серии, существует для этого свой коллективный чат в WhatsApp, «Москва инженеринг». Конечно, он создавался, в первую очередь, для

решения производственных вопросов, но вырос в нечто большее.

Настоящей находкой для молодого специалиста стал старший механик Вячеслав Алексеевич Сидоров.

– Вячеслав Алексеевич оказался человеком академических знаний, – вспоминает Кирилл – Не секрет, что с годами любая теория выветривается, но только не у него. Вячеслав Алексеевич любому профессору фору даст. У него был и свой своеобразный метод обучения. Порой посылал меня на поиск какого-нибудь редко используемого клапана топливной системы. Такое приключение порой могло затянуться на всю вахту.

ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ Кирилл Крысанов работал на танкере «Московский университет». Танкер – легендарный. В мае 2010 весть о его захвате пиратами и последовавшем затем освобождении силами российского ВМФ облетела весь мир.

– Я тогда только заканчивал морскую академию. Вместе со всем миром затав дыхание следил за развитием событий и переживал за своих будущих коллег, – рассказывает Кирилл Крысанов. – Попав на танкер, я нос к носу столкнулся с живой историей. В кают-компании висит кусок обшивки судна с дырой от крупнокалиберного пулемета. Даже в своей каюте я находил пулевые отверстия. Все это служит напоминанием, что наша профессия не только интересна, но и таит множество опасностей. А ведь и без этого работа в море полна трудностей.

И ведь верно. Вот тот же «Московский университет» курсирует между Штатами и Европой. Это регионы, славыщиеся самым строгим отношением к соблюдению международных норм и правил в судоходстве. Поэтому всевозможные проверяющие – частые гости на борту танкера. А соответствовать международным нормам и правилам – это большой труд всего экипажа.

– Coast guard, европейский Port State Control, вентинг ExxonMobil – за один контракт не менее трех-четырёх серьезных проверок, – рассказывает Кирилл. – Не говоря уже об инспекциях флага или регистра. Уже много лет судно, можно сказать, в постоянной «боевой» готовности.

Все это отразилось на его состоянии: судно девятнадцать лет, а оно как с иголочки. Из-за почтенного возраста в этом году его было решено продать. Флит-менеджер, проверяя готовность к передаче в чужие руки, даже сказал: «Жалко расставаться. Состояние – идеальное».

Но надо помнить, что судно – это, в первую очередь, его экипаж. На смену постаревшей «московской» серии пришли новые суда. Вот уже снова дребезжат уведомления whatsapp в чате «Москва инженеринг». Механики обсуждают новые проблемы, ищут новые решения.



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



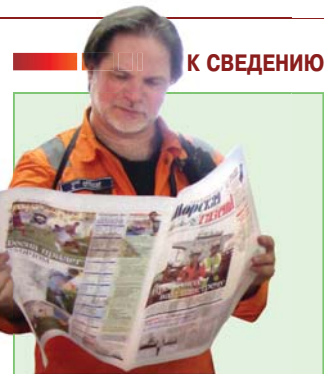
За справками обращаться в профком ППО ПАО «Новошип» РПСМ по адресу:

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



Карты на стол!

Карта на основе стандартного портулана



К СВЕДЕНИЮ

ЮТО РПСМ

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

— 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 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 позволят 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, wikipedia.org, 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 — 16.00. Фактическое — 16.00. Заказ №3592

Главный редактор — Купрацевич М.А.

info@stosur.ru

ПЕРВЫЕ КАРТЫ появились ещё до письменности у первобытных людей. Это были наскальные рисунки с планом деревни и ближайшей местности. В античном мире — от египтян до греков, от Вавилона до Китая — карты не имели прикладного значения. На них даже масштаб не соблюдался. Их роль, скорее, образовательная. Они давали общее представление о картине мира, а также с помощью них оттачивались математические методы зачатков геодезии и навигации.

Были и исключения из правил. Например, египтяне поставили во главу угла точность и достоверность карты. Более того, они одни из первых ввели «легенду карты» (систему условных обозначений) и использовали надписи разных цветов. Причина такой продвинутости древних египтян очень проста: каждый год после половодья Нила нужно было заново межевать земельные наделы в прежних границах.

Но особо стоит сказать о морских картах народов Океании. Они были очень необычные. Хитросплетение каких-то ракушек, веточек и веревочек из прожиглок пальм. Да, эти карты так же были сделаны не в масштабе. Но морские течения с архипелагами, время в пути, отмели, рифы и даже сезонные направления ветра — все указано предельно точно. Благодаря таким картам отважные первобытные мореплаватели на утлых каноэ, катамаранах и проа смогли колонизировать Тихий океан

Картография и морская навигация неотделимы друг от друга. Прогресс в этих областях знаний неумолимо движется вперед. Еще десять лет назад электронные карты на судах присутствовали в качестве эксперимента. Сейчас электронная картографическая навигационно-информационная система (ECDIS) вытеснила традиционные бумажные.



Герард Меркатор

за две тысячи лет до того, как сюда спустились белые люди на своих галеонах и каравеллах. Это, на самом деле, лучшие навигационные карты древнего мира.

СТАНДАРТНЫЕ бумажные карты, к которым мы привыкли, появились не так уж и давно. В общем-то, все началось в эпоху европейского Средневековья. К тому моменту воюя, совершаемые мореплавателями, стали охватывать все большие территории, навигационные условия стали разнообразнее, а объемы грузов и их цена выросли. Повысились и требования к навигационным инструментам. В первую очередь, к картам.

Средневековые *mapae mundi*, как и древние карты, не предназначались для ориентирования на местности. А на взгляд современника они вообще чудные. Ну, во-первых, восток наверху, там, где на наших картах север. Во-вторых, масштаб по-прежнему не соблюдался, да и пропорции настолько искаженные, что сейчас ребенок от руки нацарапает точнее. Как в старом анекдоте, рисунок с пачки папируса «Беломорканал» был практичнее с точки зрения использования в навигации, чем *mapae mundi*.

Для ориентирования путешественников у средневековых людей были текстовые описания маршрутов: так называемые, итинерарии и периплы (их специально делали для моряков, там присутствовало точное описание подходов к тому или иному порту). Такие, своего рода, путеводители придумали еще во времена древнего Рима. Отсылки к итинерариям и периплам в позднем Средневековье стали появляться на *mapae mundi* все чаще и чаще, и это был первый шаг к тому, чтобы карты наконец-то стали служить навигации.

ПЕРВЫМИ такими картами стали портуланы. Они изображали Черное и Средиземное моря, а так же часть вос-

точной Атлантики между марокканским побережьем и Ирландией. Очертания морей и изгибы береговых линий очень точные. Так как портуланы создавались для практических целей, то и делали их не на ткани, а на самом лучшем овечьем пергаменте. Он должен был противостоять штормам и соли, с которыми моряки постоянно имели дело.

Портуланы перерисовывались из поколения в поколение от руки. Некоторые различия в изображении отдельных деталей получались за счет небрежности копировщиков. Но они все равно на тот момент были самым новаторским инструментом навигации. Это первые морские карты, на которых появилась масштабная линейка и полноценная сетка румбов.

Обычно карты отдельных участков Средиземного моря шивались в одну общую карту. И конечно же, неизбежно возникали некоторые неувязки. Такое слу-



Навигационная карта жителей Маршалловых островов

чается, если изображение с поверхности шара переносить на плоскость. Но для первых авторов портуланов, живших еще в высоком Средневековье, картографическая проекция была слишком сложным абстрактным понятием из геометрии. Да и, честно сказать, необходимости в ней не было. Ведь их карты на тот момент все равно были самыми точными и самыми лучшими.

Но, в конце концов, потребности морской навигации привели к тому, что портуланы перестали соответствовать требованиям. Взамен их появились карты современного типа. Карты более высокой точности, со всем известной проекцией Герхардта Меркатора. Конечно, всемирно известный бельгийский картограф не сам ее придумал, но значительно доработал и широко внедрил. В настоящее время равноугольная цилиндрическая проекция Меркатора применяется для составления морских навигационных и аэронавигационных карт. Это была последняя революция в картографии. Ну, пока не появились компьютеры. Они изменили все.



Mappe mundi X века. Для навигации непригодна