

**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 сохраняем 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).

# От имени и без поручения



## Мошенники действуют в Европе от имени Администрации морских портов Балтийского моря.

Группа лиц предлагает различные коммерческие услуги преимущественно на территории Европы и в ЮАР. Они используют символику и реквизиты учреждения, включая оттиск печати, адрес местонахождения, номера телефонов и адрес официальной страницы в сети интернет — но никакого отношения к ФГБУ АМП Балтийского моря при этом не имеют. Это мошенники.

Они мастерски смешивают реальные и поддельные контактные данные, адреса электронной почты с похожим доменным именем, а также схожее сокращенное наименование Администрации на английском языке: FGBU AMP Baltic Sea. Контактным лицом выступает некий Дмитрий Шостакович. Жертвами аферистов уже стали несколько иностранных компаний, которым причинены финансовые убытки.

Все выглядит очень убедительно: вот оттиск печати, вот реальные номера телефонов. Мошенники ничего не боятся и ничего не стесняются. Однако понять, что это аферисты, все-таки можно. Нужно просто найти в интернете официальный сайт предприятия и позвонить по реальному телефону, и тут выяснится, например, что в городе Роттердам не существует логистического центра Администрации морских портов Балтийского моря, а значит, его адреса и телефоны — фальшивки. В адресах электронной почты тоже можно заметить нюансы вроде дефиса.

— Это то, на что мы всегда обращаем внимание моряков: именно мелкие детали выдают аферистов, — отмечают в Российском профсоюзе моряков. — Когда моряку предлагают очень привлекательные условия работы, да еще и просят за это деньги, нужно все очень внимательно проверить. И, конечно, всегда стоит зайти в профсоюз. Здесь вам точно скажут, с каким кригингом можно иметь дело, а с каким можно только в историю попасть.

## Порт в Новороссийске станет хабом

Создание Южного экспортно-импортного хаба обсудили в Новороссийске на выездном заседании межведомственной рабочей группы с участием представителей Минтранса РФ. Этот проект должен объединить девять портов, четыре аэропорта и сеть промышленно-логистических центров.



Порты Юга России уже не справляются с растущей нагрузкой. Новый инфраструктурный проект должен обеспечить им совершенно иные возможности для экспорта продукции российских производителей на мировой рынок. Проект хаба получил личную поддержку президента страны. Его реализация соответствует достижению основной национальной цели — вхождению Российской Федерации в число пяти крупнейших экономик мира.

Недостаточная мощность существующей транспортной инфраструктуры сдерживает развитие портов региона. И в первую очередь это касается самого крупного транспортного узла России — Новороссийского морского порта, через который в значительной мере обеспечивается транзитный потенциал. В рамках проекта развития планируется увеличить имеющийся грузооборот до 224 миллионов тонн грузов в год. Сейчас Новороссийский транспортный узел — это порядка 170 миллионов тонн грузов в год. Кроме того, по Таманскому транспортному узлу ожидается рост грузооборота с 67 до 200 миллионов тонн грузов в год, а по Туапсинскому — с 25 до 40 миллионов тонн.

### НОВОСТИ

## 2,5 года условно

**Суд Республики Корея приговорил к условному сроку в 2,5 года капитана российского сухогруза Seagrand Андрея Серикова, который в феврале этого года врезался в автомобильный мост в акватории порта Пусан.**

Прокуратура настаивала на более суровом наказании, но суд учел смягчающие обстоятельства, такие как признание вины почти по всем пунктам, искреннее раскаяние, а также факт выплаты компенсации. Поэтому капитан получил условный срок в 2,5 года с испытательным сроком на четыре года. Теперь его ждет депортация на Родину. Напомним, на выходе из южнокорейского порта Пусан Seagrand врезался в пролет моста Кванан. По данным местной береговой охраны, инцидент произошел, потому что сухогруз отклонился от курса. Более того, за 40 минут до столкновения с мостом он ударил стоявшее на якоре круизное судно. В результате аварии в мосту образовалась пятиметровая дыра. В российской прессе объясняли это столкновение тяжелыми условиями швартовки, небольшим пространством для маневра, течением, отсутствием буксиров и корейского лоцмана. Но морские власти Пусана заявили, что по результатам проверки на содержание алкоголя в крови капитана выяснилось, что его уровень выше предельно допустимых 0,3 промилле в три раза. Южнокорейские власти приняли решение задержать только капитана, судно и остальных членов экипажа после разбирательств отпустили. Российский профсоюз моряков (РПСМ) отмечает, что сегодня в корпоративных правилах большинства судоходных компаний существует полный запрет на употребление алкоголя на судне, даже при том, что некоторые государства допускают его небольшое содержание в крови. В РПСМ уверены: на распитие спиртных напитков в рейсе должно быть наложено табу. Это необходимая мера, ведь на морях лежит большая ответственность за безопасность судна, людей на борту, груза и рейса в целом.

## А диплом-то фальшивый!

**Возбуждено уголовное дело в отношении моряка, предоставившего в дипломный отдел филиала ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» в Керчи поддельные документы.**

Южная транспортная прокуратура в ходе проверки исполнения требований законодательства, регламентирующего порядок дипломирования членов экипажей морских судов, выяснила, что в октябре прошлого года житель Томска представил в дипломный отдел филиала ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» подложную справку о стаже работы на судне «Волго-Дон 5052», принадлежащем АО «Судоходная компания «Волжское пароходство». Морское квалификационное свидетельство вахтенного моториста было аннулировано, возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 327 УК РФ, расследование. Согласно закону, нарушителю может грозить ограничение свободы, принудительные работы либо лишение свободы на срок до одного года.





«Совкомфлот» развивает «зелёное» судоходство на трассах Севморпути. Два крупнотоннажных танкера – «Менделеевский проспект» и «Ломоносовский проспект» – на газомоторном (СПГ) топливе успешно завершили переход по трассам СМП в восточном направлении. Использование только этого экологически более чистого топлива в качестве основного значительно снижает нагрузку на экосистему региона.

Суда прошли по высокоширотной трассе в рамках выполнения коммерческих рейсов по доставке сырой нефти из порта Приморск в КНР. Продолжительность перехода от мыса Желания до мыса Дежнева составила для них чуть более семи суток. Суда преодолели дистанцию в 2095 и 2104 морских миль со средней скоростью 12 – 12,3 узлов. Благоприятная ледовая обстановка на всем протяжении трассы и правильное планирование маршрута позволили пройти всю дистанцию без ледокольного сопровождения.

«Отрадно отметить, что спрос на транзитные перевозки грузов по Северному морскому пути в период летней навигации сохраняется. Использование СПГ позволяет существенно снизить антропогенное воздействие на окружающую среду, что особенно важно при эксплуатации судов в условиях хрупкой экосистемы Арктиче-

ского региона», – сказал генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

«Транзитный рейс по СМП от мыса Желания до мыса Дежнева прошел в штатном режиме. На всем протяжении высокоширотного маршрута наш танкер использовал только газомоторное (СПГ) топливо. Топливные системы танкера, как и остальные узлы и механизмы, показали в ходе рейса высокую надежность в работе. Отдельно хотелось бы отметить высокий уровень подготовки и квалификации экипажа судна. Особую признательность выражаем сотрудникам береговых подразделений группы компаний «Совкомфлот», которые обеспечили экипаж танкера всей необходимой информацией и навигационными данными для организации безопасного перехода по СМП», – отметил капитан танкера «Менделеевский проспект» Марк Людник.

С 2018 года группа «Совкомфлот» первой в мировой танкерной отрасли последовательно внедряет в практику арктического судоходства перевозки грузов крупнотоннажными танкерами с использованием экологически более чистого газомоторного топлива. В октябре 2018 года танкер «зеленой» серии «Ломоносовский проспект» прошел по трассам СМП в западном направлении, успешно протестировав работу двигателей и механизмов управления топливными системами судна с использованием СПГ-топлива. В период летней навигации 2019 года три крупнотоннажных танкера компании на СПГ-топливе совершили грузовые рейсы по высокоширотному маршруту в восточном направлении, еще один танкер «зеленой» серии прошел по Севморпути в западном направлении.

На сегодняшний день «зеленая» серия крупнотоннажных нефтеналивных танкеров «Совкомфлота» состоит из 6 судов, еще пять танкеров находятся в стадии строительства. Головное судно серии – «Проспект Гагарина». Все танкеры приняты в эксплуатацию в 2018-2019 годах, их дедвейт составляет 113 тысяч тонн. Длина судов – 250 м., ширина – 44 м., ледовый класс – 1А/1В. Опыт успешной эксплуатации таких судов показал, что использование СПГ позволяет сократить выбросы углекислого газа в атмосферу на 30 процентов

по сравнению с аналогичными судами на традиционном тяжелом топливе.

Инициатива «Совкомфлота» получила широкое признание в отрасли. В декабре 2018 года проект создания и начала эксплуатации крупнотоннажных танкеров «зеленой» серии стал лауреатом отраслевой премии Lloyd's List Global Awards 2018 в номинации «Защита окружающей среды», а в 2019 году головной танкер серии «Проспект Гагарина» стал обладателем премии Marine Propulsion Awards в номинации

«Судно года» и премии Nor-Shipping Next Generation Ship Award 2019.

Суда группы «Совкомфлот» уже более 10 лет работают в Арктическом морском бассейне. За эти годы компания накопила уникальный опыт эксплуатации высокотехнологичной морской техники в сложнейших климатических условиях высоких широт, а также разработки и успешной реализации транспортно-логистических схем для крупномасштабных индустриальных проектов в российской Арктике.



## Вальс с морским характером

Традиционная «Осенняя Ассамблея» в ГМУ им. адмирала Ф.Ф. Ушакова отличилась масштабом и морским характером.



Бал собрал 100 пар – это были первокурсники факультета эксплуатации водного транспорта и судовождения, судомеханического факультета, Института морского транспортного менеджмента, экономики и права, студенты Транспортного и Морского колледжей. Тренерами команд стали старшекурсники, которые пару лет назад и сами были участниками «Осенней Ассамблеи». Курсанты готовились к балу с самого начала учебного года.

Программа «Ассамблеи-2019», как всегда, насыщенная. Традиционный вальс сменил конкурс-дефиле для девушек, за ним последовала поэтическая викторина «Буриме» для юношей. Сложнее всего пришлось членам жюри. Из всех первокурсников им предстояло выбрать Короля и Королеву вальса, которыми в этом году стали будущий судоводитель Даниил Миргиев и юрист Елизавета Газарян.

– Для нас большая честь стать королем и королевой вальса, ведь такое событие вряд ли когда-то повторится. Многие участники «Ассамблеи» также были достойны титула, – сказали Король и Королева «Ассамблеи-2019».

В номинации «Лучшая композиция» поздравления с победой при-

нимали судомеханики. Морской характер и дух Ушаковки проявлялся не только во флотской форме участников (у одной из команд форма даже была старинной). Приятно, что главным для ребят при этом была не победа, а участие. Им важно было

красиво выступить в борьбе за победу. За два месяца подготовки к балу первокурсники сдружились и прочувствовали, что учатся в университете с особыми историями и традициями. Теперь для них слово «команда» – не пустой звук.





**Хроника событий**

- 11 июля:** Иран пытается захватить танкер BP в ответ на захват Grace 1 в Гибралтаре
- 19 июля:** представители иранских вооруженных сил высаживаются на борт Stena Impero и арестовывают его
- 25 июля:** Stena Bulk вступает в прямые переговоры с иранскими властями
- 15 августа:** Гибралтарский суд разрешает отпустить Grace 1
- 21 августа:** исполнительный директор Stena Bulk Эрик Ханелл встречается с министром иностранных дел Ирана Джавадом Зарифом
- 4 сентября:** Иран отпускает домой семерых членов экипажа Stena Impero
- 27 сентября:** Stena Impero освобожден и направляется из Ирана в Дубай

# 71 день



В пятницу 19 июля, через 10 минут после того, как Эрик Ханелл вышел из своего офиса в Гетеборге, ему позвонили. Это был член группы экстренного реагирования технического менеджера Northern Marine из Глазго, который сказал, что иранские военные направляются к танкеру Stena Impero в Ормузском проливе. Еще никто не понимал, что это начало 71-дневной саги, в которой судовладельцу пришлось преодолеть множество непростых препятствий, чтобы добиться освобождения своего судна и 23 моряков, находившихся на борту.

Вот как вспоминает тот первый звонок господин Ханелл:

— Мне сообщили, что иранские военные уже несколько раз требовали, чтобы танкер вошел в иранские воды, так как у них есть вопросы, а сейчас они направляются прямо к судну. После этого я оставался на связи с теплоходом и слышал все, что происходило в капитанской рубке, все переговоры, которые там велись. В тот же вечер мне снова позвонили из Глазго и сообщили, что иранские военные высадились на борт.

Глава компании Эрик Ханелл был шокирован:

— Происходящее было в высшей степени абсурдным, мы не понимали, что и почему происходит. Первый вопрос, который у нас возник, был: мы что-то сделали не так? И практически сразу из Глазго нам ответили: насколько нам известно, ничего. Должно быть, это какое-то недоразумение, оно вот-вот должно разъясниться, — такой была моя первая реакция.

**Контролируемый хаос**

События продолжали стремительно развиваться:

— Я бы назвал это контролируемым хаосом. Через 15 минут после звонка с сообщением о захвате нашего танкера мы уже работали с командой экстренного реагирования над урегулированием ситуации. В первые 30 минут основные усилия были направлены на то, чтобы получить информацию от экипажа теплохода и иранских властей. Еще через 20 минут начали звонить представители прессы. Однако никаких комментариев у нас не было — мы сами толком не могли понять, что происходит.

## История захвата танкера Stena Impero из первых рук

Генеральный директор судоходной компании Stena Bulk Эрик Ханелл рассказал о «контролируемом хаосе», который наступил после того, как танкер компании оказался втянут в политический конфликт.

**Давление СМИ**

На следующее утро Ханелл решил, что необходимо ответить на вопросы прессы. В течение первых четырех-пяти дней он давал по 50-60 интервью в день. На вопрос, понимал ли он тогда, что оказался в центре самой обсуждаемой на тот момент новости в мире, он ответил:

— Совершенно нет. Мы просто понимали, что давление со стороны СМИ было огромным. Телефоны звонили непрерывно. На отдых у меня оставалось несколько часов ночью, а все остальное время мы делали все возможное и невозможное, пытались выяснить, что все-таки происходит. Самым трудным в первые дни было то, что компания не могла связаться с иранскими властями. Прошло два — три дня, прежде чем мы получили хоть какой-то ответ от экипажа и подтверждение от иранских властей, что наши письма с просьбами отпустить судно они все-таки получили.

Хуже всего то, что в течение всего срока задержания, длившегося 71 день, всю информацию в компании получали только через судового агента, местных представителей клуба взаимного страхования Swedisch Club и сотрудников посольств, защищавших интересы моряков. Информация хоть и была исчерпывающей,

но непосредственного контакта с экипажем у нас не было. Морякам разрешили регулярно звонить домой, только так мы узнавали информацию от них. Все остальное — официальные контакты.

**С экипажем обращались хорошо**

— Физически моряки никак не пострадали, однако психологическое давление было огромным. Никто не

знал, что может произойти дальше и сколько времени продлится арест. Команда старалась не оставлять времени для мыслей о плохом и выполняла работы по поддержанию судна в рабочем техническом состоянии, но этот танкер — один из самых новых во флоте компании, так что делать там было практически нечего. Я уверен, что все моряки прошли через моменты, когда им было очень тяжело и их мучали вопросы, что во-

обще происходит и когда они выйдут на свободу. Но люди делали все, что могли, чтобы поддержать друг друга.

С мертвой точки дело сдвинула встреча Ханелла с министром иностранных дел Ирана Мохаммадом Джавадом Зарифом, которую правительству Швеции удалось организовать в Стокгольме 21 августа. Добрым знаком стало решение Гибралтара отпустить Grace 1, которое состоялось за несколько дней до встречи с министром.

Господин Ханелл избегает политических дискуссий и рассуждений о том, почему его судно подверглось нападению:

— В действительности мы не нашли никаких свидетельств того, что сделали что-то не так. Поэтому мы просто продолжаем работать.

**Свобода!**

— Только в сентябре Иран разрешил семи морякам покинуть судно и уехать домой. К этому моменту правительство страны дало нам понять, что судно скоро отпустят. 27 сентября ему разрешили уйти в Дубай.

Когда мы узнали, что судно и весь экипаж отпустили, вся наша команда, которая 71 день работала над их освобождением, испытала огромное облегчение и радость. Вместе с нами ждали моряков в Дубае их родственники и друзья. Через время мы выяснили у моряков их планы на будущее и все ответили, что хотят какое-то время побыть дома, но потом совершенно точно планируют снова идти в рейс.

Российский профсоюз моряков (РПСМ) отмечает, что благодаря усилиям судовладельца и вниманию мировой общественности, моряки, в числе которых трое россиян, были освобождены и благополучно вернулись домой. Однако смогут ли они теперь чувствовать себя спокойно в водах, где ранее прогремело несколько взрывов, а потом случился и этот арест? РПСМ считает, что зона Ормузского пролива все еще крайне небезопасна для судоходства. Международный переговорный форум, куда входит Объединенная группа судовладельцев и Международная федерация транспортников (МФТ), признал ее временной зоной повышенного риска. Теперь, если моряки подвергнутся атаке в этом районе, им полагаются бонус. Но задача ближайшего будущего — вернуть гарантии безопасного судоходства на Ближнем Востоке.



### 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.



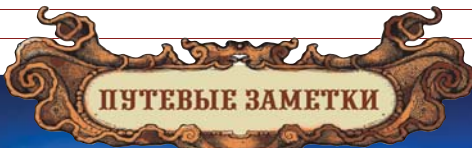
Телефон:  
**60-11-67**



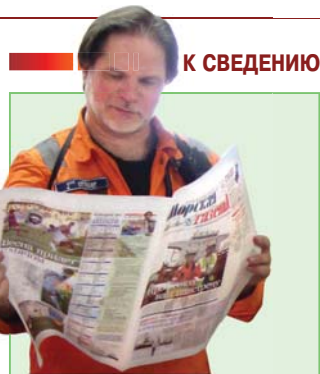
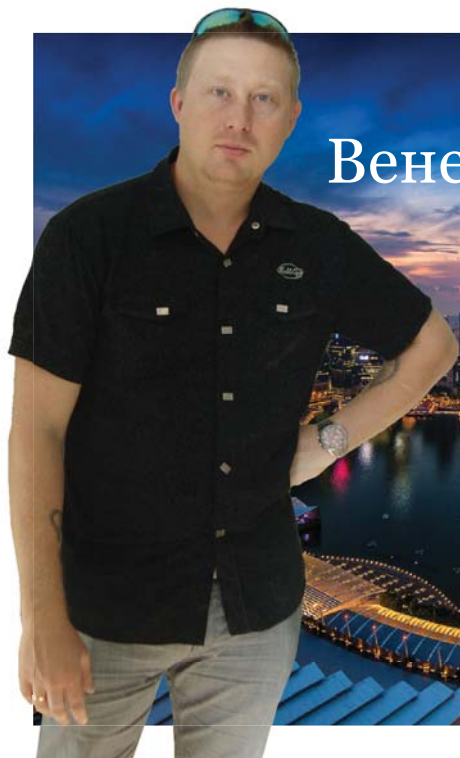
За справками обращаться в профком ППО ПАО «Новошип» РПСМ по адресу:

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





# Венесуэльский шоколад порой кусается



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](http://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](http://sur.ru), [scf-group.ru](http://scf-group.ru), [morflot.ru](http://morflot.ru), [yandex.ru/images](http://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, 16-6. Тел./факс (8617)61-38-44, 61-18-05. E-mail: [info@stosur.ru](mailto:info@stosur.ru)

Газета отпечатана в типографии ИП Давыдов В.Н., г. Краснодар, ул. Стасова, 182/11. Печать офсетная. Печ. л. 1. Тираж 1100 экз. Время подписания в печать по графику — 16.00. Фактическое — 16.00. Заказ № 3287

Главный редактор — Купрацевич М.А.

[info@stosur.ru](mailto:info@stosur.ru)

### Сингапурский бонсай

— Однажды во время смены экипажа мы провели пару дней в Сингапуре в ожидании самолета домой. Времени бездарно терять не стали, а решили посетить остров Сентоза — знаменитый развлекательный центр Сингапура. Причем поехали туда мы по монорельсовой дороге Sentosa Express — и это было отдельным «шоу». Всего за четыре местных доллара мы пересекли по перешейку живописный пролив между центральными районами Сингапура и самим островом Сентоза. А по пути нам открывались захватывающие виды — на гавань с небоскребами, пятизвездочными отелями и дорогущими яхтами, и на величественную портовую инфраструктуру Сингапура. И там, и там жизнь кипит и день, и ночь.

Сам остров — настоящее царство развлечений: есть парк аттракционов Universal Studios Singapore, аквапарк и океанариум «Морская жизнь», старинный английский форт, музей Мадам Тюссо. Меня очень впечатлила копия статуи Мерлиона в 37 метров высотой. Это известный на весь мир символ Сингапура — мифический рыболлов, хранитель и защитник местного населения. Кстати, оригинал в пять раз меньше, эта статуя стоит в центре города.

Конечно, смотреть все это пришлось в режиме «галопом по Европам», точнее, по Азиям. Опомнились только в китайском квартале Сингапура, куда зашли пообедать. «Чайнатаун» порадовал нас не только своими узнаваемыми пагодами, но и кухней. Ну, как порадовал: мы зашли в кафе традиционной китайской кухни, но все оказалось таким острым, что просто есть невозможно. Я осторожно заказал блюдо без специй и приправ — но даже его можно было есть, только обильно запивая ледяной коллой. И это при том, что я в семье считаюсь любителем остренького.

Из китайского квартала мы не могли уйти без сингапурских сувениров. Я выбрал бонсай (растение в горшочке — миниатюрная копия настоящего дерева). Самый маленький как раз помещался в кармане куртки. Правда, радовался я ему недолго — уже в аэропорту Сингапура у меня бонсай увели. Конечно, сам виноват, нечего было зевать. Но мне и в голову не могло прийти, что кто-то покусится на живое растение, тем более в Сингапуре — городе с одним из самых низких уровней уличной преступности в мире.

Юрий Богомолов, матрос NS Pride (ПАО «Новошип»), считает безусловным преимуществом своей профессии то, что она дает возможность посмотреть мир. Своими впечатлениями он с удовольствием делится с друзьями, близкими, а теперь и с читателями нашей газеты.



### Комплимент из Делавэра

— Однажды зимой мы попали в Делавэр-сити, маленький городок в одноименном американском штате. И прямо у причала нас встретили... косули. Дело в том, что город окружен многочисленными заповедниками, заказниками и охраняемыми парками. Вот причал, вот проходная, а сразу за забором — лес. Косули пугливые, ближе, чем на метр нас к себе не подпускали. И только тем, кого хорошо знали — работникам проходной — разрешали поглядеть себя и брали еду у них из рук.

У города громкое имя — сити. Но «сити» там и не пахнет: населения от силы полторы-две тысячи человек. Двести лет назад отцы города лелеяли надежду, что со временем Делавэр составит конкуренцию самой Филадельфии, ближайшему крупному городу. Но он так и остался очень небольшим и очень древним (по американским меркам). Тут каждый камень с богатим прошлым, а половина зданий включена в Национальный реестр исторических мест — это такой американский список ЮНЕСКО. А еще надо отдать должное их набережной, она по протяженности лишь немногим уступает новороссийской, хотя наш город, с его без малого полумиллионным населением, раз в 250 больше.

Мы были в Делавэре в конце года. Город вовсю готовился к праздникам, дома были украшены гирляндами и прочей новогодней и рождественской атрибутикой. Праздник витал в воздухе и мы его вкусили в полной мере: зашли в кафе, заказали стейки и кофе — а нам принесли еще сдобных пирогов и конфет. Это у них такая традиция а новогодние праздники: комплимент от шефа для посетителей. Было очень приятно и вкусно.

### Секрет Венесуэлы

— Как-то раз стояли в венесуэльском порту Пунта-Кардон на берегу залива Маракайбо. Это был 2015 год и самые большие проблемы у этой страны были еще впереди. Но инфляция уже начала свой разгон и нас уже предупредили: обменять деньги по справедливому курсу можно либо на проходной порта, либо у таксиста. За скромные сто долларов мы с товарищами получили приличную пачку боливаров и отправились погулять. Прошлись по набережной и направились в торговый центр, но случайно зашли в неблагополучный квартал города. Поняли мы это, когда увидели, что вокруг сплошь дома барачного типа, из окон которых люди прямо на улицу выкидывают мусор, не беспокоясь о прохожих. Правда, нашлись добрые люди, которые показали нам верную дорогу к местному моллу. Эти добрые люди еще подозрительно долго следовали за нами и что-то тараторили на испанском: то ли на чавые рассчитывали, то ли проважали просто, чтоб мы не заблудились. Отстали уже на подходе к центру.

Зато в самом торговом центре каждый из нас почувствовал себя кумом королю. На сто баксов тут можно было закупить чмождан вещей отличного качества. Но вот что меня удивило. Все вокруг просто даром, зато шоколад по какой-то просто баснословной цене: обычная плитка стала как приличный хамон, которым семью можно было бы неделю кормить. Почему вдруг на родине какао-бобов шоколад стал таким дорогим? Это для меня до сих пор остается секретом.

