



Новороссиец рассказал о месяце, проведенном в плену у пиратов

➤➤➤ [Подробности на стр. 2](#)



Практика, стажировка и первый рейс в должности, которые не разочаровали

➤➤➤ [Подробности на стр. 3](#)



Международный центр моряков отмечает двенадцатилетие

➤➤➤ [Подробности на стр. 4](#)

www.stosur.ru

- Актуальные новости
- Список лицензированных круинговых компаний

Присоединяйтесь к нам в соцсетях



[Maritime_newspaper.23](#)

ПРОФСОЮЗНАЯ

№7/636
20 июля 2020 года



Издается с августа 1992 года.
Выходит 1 раза в месяц. Распространяется бесплатно.

16+

МОРСКАЯ ГАЗЕТА

Информационный вестник Южной территориальной организации РПСМ

Сохранили работу для молодежи

В профкоме ПАО «Новошип» РПСМ состоялись проводы на пенсию работников флота СКФ. 25 человек получили единовременную денежную выплату и благодарственные письма в рамках совместной программы судовладельца и профсоюза. Таким образом ежегодно десятки рядовых моряков в Санкт-Петербурге, Новороссийске и Владивостоке получают поддержку при выходе на заслуженный отдых.

В этом году из-за карантинных ограничений, связанных с пандемией коронавируса, организовать полноценное торжество не получилось. Массовые мероприятия в крае по-прежнему запрещены, поэтому в профком были приглашены лишь несколько человек. Остальные получили свои грамоты и деньги бесконтактным способом.

– Безупречным трудом и ответственным отношением к работе вы внесли весомый вклад в достижение высоких производственных результатов группы компаний «Совкомфлот» и всей отечественной отрасли, – обратились в благодарственном письме к новоиспеченным пенсионерам гендиректор «Совкомфлота» Игорь Тонковидов и председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – За годы работы

на флоте вам не раз приходилось сталкиваться с трудностями, но вы неизменно преодолевали их благодаря своим навыкам, выдержке и стойкости – главным качествам настоящих моряков. Спасибо вам за многолетний труд, высокий профессионализм и преданность своему делу.

Как отметил председатель ППО ПАО «Новошип» РПСМ Николай Попов, вручая грамоты морякам, именно совместными усилиями всех работников Новороссийского морского пароходства – особенно тех, кто сегодня выходит на пенсию, компании удалось благополучно пережить очень непростое время. «Благодаря вам, вашему добросовестному и честному труду компания сохранила рабочие места для будущих поколений моряков, в то время как во многих регионах нашей страны флот очень сильно сокращен, – добавил Николай Попов. – Группа компаний «Совкомфлот» развивается, обновляет флот, и в этом большая ваша заслуга».

В свою очередь пенсионеры так же поблагодарили компанию. «Я очень рада, что у меня была эта работа, – сказала бывшая буфетчица SCF Pechoga Галина Анатольевна Кравцова. – Ведь по образованию я педагог, работала до 1997 года методистом-воспитателем в детском саду. С зарплатой, которую тогда мне платили, сами понимаете, было очень непросто выжить. А благодаря работе в пароходстве я смогла в трудные годы дать хорошее образование дочери, купить жилье».

Работа в море исполнила мечты и бывшего фитнера танкера NS Captain Михаила Степановича Раковца, который пришел в пароходство в 1985 году на судно итальянской постройки Rafael. «Я всю жизнь проработал в море и за это время повидал практически весь мир, – поделился моряк. – К нам всегда хорошо относились в компании, уважали в обществе. Поэтому я свою работу очень любил».

По словам бывшего матроса танкера Georgy Maslov Александра Юрьевича



Из-за карантинных ограничений, действующих в Краснодарском крае, на вручение грамот были приглашены несколько человек. Остальные получили свои благодарности бесконтактно



Благодаря работе в море Михаил Раковец увидел весь мир

Терехова, работа в море – это отличный способ честного и высокого заработка. Такой, который моряк советовал бы молодому поколению. «Но обязательно в офицерской должности», – подчеркивает он. Потому что в его собственной жизни просто не хватило времени, чтобы получить высшее образование и подняться на флоте по карьерной лестнице.

В профкоме ПАО «Новошип» РПСМ обещали проконсультировать о вакансиях на судах прибрежного плавания тех, кто желает продолжить работать в море.



«Вы сохранили рабочие места для молодежи», – обратился к пенсионерам Н. Попов



Ничего личного, просто бизнес

В Южную территориальную организацию РПСМ обратился моряк, побывавший в плену у нигерийских пиратов.

Поздно вечером 18 апреля на немецкий контейнеровоз Tommi Ritscher было совершено бандитское нападение у берегов Бенина. Ограбив каюты моряков, пираты взяли в заложники 8 членов экипажа, в числе которых были трое россиян – старпом и электромеханик из Санкт-Петербурга и стармех из Новороссийска. Их месяц держали в плену на реке Нигер, пока длились переговоры с судовладельцем – немецкой компанией «Transeste Schiffahrt». Когда стороны достигли компромисса, моряков освободили и доставили на Родину. Однако все документы, необходимые для дальнейшей работы на флоте, остались на борту судна. Это и стало поводом для обращения в профсоюз новоросийца Сергея Зайцева. Мы попросили его рассказать нам подробности этой истории.

– Сергей, как вышло, что у вас не было охраны на период работы в пиратоопасном районе?

– Мой рейс на Tommi Ritscher начался 2 марта в порту Фуджейра, до этого я сделал два контракта на другом судне этой компании. Работали мы по кругу: ОАЭ-Индия-Шри-Ланка-Конго-Гана-Бенин-Нигерия и обратно. Первый раз охрана была, ее обеспечивал наш грузовладелец, судно было в чартере у «Маерска». Почему ее не было во второй раз? Я не знаю. Мы стояли на якорной стоянке в бенинском порту Котону, когда поздно вечером было совершено нападение. К сожалению, мы обнаружили вооруженных людей уже на борту.

– Кто обнаружил пиратов?

– Вахтенный матрос, когда пошел на обход. Помню, что около 23 часов раздался стук в каюту. Я ответил, что можно войти. С поднятыми руками зашли наш капитан болгарин Ангел Стаянович и вахтенный матрос филиппинец Марло, а за ними два африканца с автоматами, скорее всего, это были АК-47. По-английски они приказали

поднять руки, после чего сняли с шеи золотую цепочку, браслет и обручальное кольцо. Потом один из бандитов начал искать в каюте деньги, а второй в это время направлял на нас автомат. Когда они поняли, что денег здесь нет, то приказали идти с поднятыми руками в каюты других офицеров. Везде происходило одно и то же: они снимали золотые изделия, забирали ценные вещи и деньги. Но, судя по всему, очень торопились, потому что уже после освобождения мы нашли на палубе многое из того, что было украдено.

– В прессе писали, что на помощь контейнеровозу пришли катера ВМС Бенина и ВМС Нигерии, благодаря чему удалось освободить 11 членов экипажа...

– 11 человек из рядового состава, это все филиппинцы, бандитов вообще не интересовали. Они целенаправленно грабили каюты офицеров, а потом на палубе точно называли должности заложников. Никакой помощи от ВМС Нигерии не было, не было даже катера береговой охраны Бенина, когда мы стояли на якорной стоянке.

– Сколько времени пираты находились на судне?

– Примерно 20 минут, не больше. Закончив обыски, они приказали нам опустить лоцманский трап и спускаться по одному в лодку с двумя подвесными моторами, которая была пришвартована возле судна. На этой лодке нас везли трое суток, куда – мы не знали, потому что в дневное время нас закрывали черным полиэтиленом, давали только питьевую воду. Бандиты хорошо ориентировались в море по GPS-приборам и несколько раз переговаривались с кем-то по спутниковому телефону. Добравшись до реки Нигер, они пересадили нас в другую лодку, на которой в сопровождении везли еще около часа. Иногда по пути следования они пели песни и палили из автоматов, наверное, так выражали свою радость.

Привезли нас на плавучую базу где-то на маленьком островке в глубине Нигерии и разместили в

сколоченных деревянных домиках без окон, расположенных на сваях на воде. Было ясно, что эта база предназначена для определенных операций, но других заложников, кроме нас, в тот период не было.

– Как они обращались с вами в плену?

– Вполне корректно. Привозили рис, макароны, питьевую воду, дали нам игральные карты. Они часто повторяли: «Ничего личного – это просто бизнес». Говорили, что скоро мы поедем домой. На территории базы постоянно находились около 20 человек. Главного у них не было, но у каждой группы были собственные, четко поставленные задачи: одни нас охраняли, другие готовили еду, третьи вели переговоры. Тех, кто нас захватывал, я на базе уже не видел. В основном это были нигерийцы, они ездили домой, но были среди бандитов и не местные. Через три дня после захвата на базу приехал тот, кто вел переговоры с компанией о выкупе. Он сразу сказал, что нас никто не тронет, надо только выполнять их указания.

– Вы знали о ходе переговоров? Вам давали поговорить с судовладельцем?

– С представителями компании мы выходили на связь два раза: первый – когда нас только захватили, необходимо было подтвердить, что мы живы и здоровы, второй – когда переговоры подходили к концу. Бандиты часто говорили, что совсем скоро мы будем свободны, но веры их словам не было. Поэтому само освобождение стало для нас неожиданным. Помню, 19 мая около 16 часов они приехали и сказали, что мы свободны. Мы собрались, они усадили нас в лодку, накрыли брезентом и везли около получаса. Затем мы пересели в другую лодку, которой управляли африканцы в строевой форме. Они доставили нас до точки, где встречал человек, нанятый компанией, европеец в военной форме, явно имеющий опыт в делах подобного рода. Он представился, но просил не говорить о нем в посольстве.

– Вы сразу сообщили родным, что свободны?

– Телефоны нам дали сразу, но звонить запретили до прибытия в Лагос, ссылаясь на обеспечение нашей безопасности. А до Лагоса было еще далеко: сначала под руководством

европейца мы в микроавтобусе в сопровождении двух джипов добирались через мусульманскую часть Нигерии до военной базы недалеко от Лагоса. Думаю, это была база охраны нефтяных платформ. Там мы три дня жили в отдельных домиках, ждали вертолет. Затем около часа летели до Лагоса, там получили документы на возвращение в РФ и сдали экспресс-тест на COVID-19. Через двое суток за нами прилетел чартерный самолет, нанятый компанией, и мы отправились в Германию. В общей сложности в плену мы пробыли 31 день.

– Вам не называли порядок суммы, уплаченной за выкуп?

– С самого начала была озвучена космическая цифра в 7 миллионов долларов, но переговоры, мне кажется, начались с 3 млн. Сколько в итоге заплатили, точно сказать не могу, но, по слухам, в той части Нигерии не получают за заложников больше 500 тысяч долларов.

– В Германии вас встречал судовладелец?

– Да, в аэропорту Франкфурта нас ждали полицейские, представители компании «Интерориент Навигейшн» и судовладельца. Они разместили нас в отеле внутри аэропорта, и весь следующий день был посвящен опросам, допросам, рассказам о том, как все происходило. Когда все закончилось, мы улетели в Минск, а дальше на такси до границы и домой в Новороссийск.

– Не станет ли этот захват и плен поводом бросить работу в море?

– Для меня нет, я в море с 2004 года. Не могу сказать, что в плену был страх, может, адреналин играл. А вот наш старпом сказал, что больше в море не пойдет, он в возрасте, захват, плен и освобождение сильно его подкосили.

– Значит, дело о захвате контейнеровоза можно считать закрытым?

– Совсем нет. Судно до сих пор стоит в Бенине, на нем остаются те же 11 рядовых филиппинцев. Их постоянно водят на допросы, все еще идет следствие. Кроме того, на борту по-прежнему остаются наши морские документы, поэтому сейчас даже при желании невозможно уйти в рейс, ведь их восстановление – длительный и дорогостоящий процесс. Я надеюсь на помощь профсоюза в решении этого вопроса.



В профессии – как рыба в воде

Больше 300 тысяч моряков по всему миру не могут вернуться домой из-за карантинных ограничений. Такие данные приводит Международная ассоциация судовых менеджеров, опираясь на цифры, регулярно поступающие от судовладельцев.

При этом с марта компаниям-членам Intermanager по всему миру удалось поменять около 35 тысяч человек, преимущественно в странах Европы и США. В июне общее количество смен значительно увеличилось – в полтора раза относительно мая. В лидерах по репатриациям – компании, которые представлены на рынке труда в Новороссии: V.Ship, BSM, CSM, SCF и ряд других. Основным путем для российских экипажей остаются порты родной страны, а также аэропорты Белоруссии и Прибалтики.

Удача в квадрате

Электромеханик SCF Neva Андрей Деев один из тех 35 тысяч моряков, кому повезло уйти в рейс в карантин – он попал на судно через Таллин, Барселону и Гибралтар. Моряк считает, что ситуация с коронавирусом стала для отрасли лакмусовой бумажкой, на первый план вышел не уровень зарплат, а способность работодателя дать уверенность в завтрашнем дне. «Несмотря на все трудности, а их сейчас огромное количество у всех без исключения, наша компания все же организует смены, а ведь есть некоторые судовладельцы, которые держат моряков по 11-12 месяцев и дольше», – говорит он.

В Новороссийском морском пароходстве электромеханик работает 9 лет. Еще будучи курсантом, он попал в число счастливчиков, которых взяли на практику на суда группы компаний. «Это была преддипломная практика после 4 курса на танкере Moscow – вспоминает Андрей Деев. – Мне очень повезло: судно заходило в Канаду, во многие порты Европы, я везде выходил на берег, и впечатления остались самые лучшие. До этого я проходил практику на бункеровщике, поэтому на Moscow впервые по-настоящему понял, что такое морская профессия.



Андрей Деев попал в SCF еще практикантом



Большое значение в этом сыграл и мой первый экипаж, с которым мне невероятно повезло. Я очень многому научился у механиков Сергея Владимировича Чабанова и Олега Вадимовича Грачева».

Моя «Москва»

Со старшим механиком Сергеем Чабановым Андрей продолжил работать уже после окончания ВУЗа. «В пароходстве мне предложили несколько вариантов, в том числе вернуться на танкер Moscow для прохождения стажировки – рассказывает моряк. – Конечно, я согласился. Моим наставником стал электромеханик Сергей Степанович Голобородько. Помню, как он имитировал разные аварийные ситуации, а я бегал по судну и пытался их исправить, найти причины поломок. Только потом я узнал: он делал это для того, чтобы я учился и запоминал».

Стажировка продлилась около 6 месяцев, а когда Андрей вернулся в Новороссийск, оказалось, что Сергей Степанович, выходя на пенсию, рекомендовал своего стажера в должность электромеханика танкера Moscow. Так,

на причале Каспийского трубопроводного консорциума Андрей Деев снова сел на тот же пароход, сменив своего наставника. «Одно дело – быть на обкатке под руководством опытного электромеханика, и совсем другое – устранять поломки самому, – говорит Андрей о первом рейсе в должности. – Тогда я очень четко осознал, что электромеханик со своими знаниями на судне один, и никто за меня мою работу выполнить просто не сможет. Это накладывает огромную ответственность».

«Почти все друзья – моряки»

Затем был один контракт в Unicom Новороссийск на SCF Prudencia, а после Андрей вернулся в Novoship. «Стармехи перетянули обратно, – смеясь, рассказывает моряк. – Теперь я снова работаю на SCF Neva с Сергеем Владимировичем Чабановым и уже 8 лет со Степаном Владимировичем Доманиным. Мы много общаемся, дружим семьями. Вообще 90% моих знакомых и друзей – моряки, у нас одни темы, нам интересно вместе и работать, и отдыхать. Для меня это очень комфортная обстановка, и я не хочу никуда уходить в погоне за каждым долларом».

Кроме дружеской обстановки на борту к плюсам своей профессии Андрей Деев относит уровень зарплаты, стабильность выплат, честную и интересную мужскую работу. «Я ведь хотел поступать на механика, – вспоминает Андрей. – Мы переехали из Баку, и я по настоянию отца выбрал специальность. Получилось



Из Эстонии два перелета до Барселоны и автобусом до Гибралтара – коронавирус вносит серьезные коррективы в смены экипажей

так, что прошел на электромеханика, думал, потом переведусь, но не стал. Сейчас я об этом совсем не жалею. Я познакомился с отличными людьми, побывал во многих странах. А самое главное – я люблю свою работу».

В море со смыслом

Андрею Дееву всего 32 года. Ему во многом повезло со стартом – сам он называет начало своей карьеры «очень гладким». Сегодня он уверенно идет по выбранному пути и готов делиться опытом с нынешней молодежью. «Основная задача практиканта – получить как можно больше информации, находясь на борту, это очень важно, – считает электромеханик. – Потому что потом вы приходите в должность и показываете себя. И если что-то сломается, то рядом уже не будет людей, чтобы вам помочь. А поломка на танкере, с ценным грузом, может быть фатальной, поэтому нужно все впитывать на практике, сидеть ночами, заниматься и все записывать».

Вторым условием для успешной карьеры моряк называет пресловутое знание английского языка. «Если раньше можно было без знания языка проходить проверки в портах, избегая неприятных ситуаций, то сейчас вытянуть инспекцию без этого просто невозможно – говорит он. – Причем, английский должен быть на отличном уровне, потому что без него проверку можно пройти только при идеальном состоянии всех механизмов, а это не всегда возможно».

«Я с детства мечтал увидеть Нью-Йорк»

Первичная профсоюзная организация ПАО «Новошип» РПСМ продолжает реализацию расширенной программы помощи морякам, которые не могут уйти в рейс из-за пандемии COVID-19. В рамках нее только за первый месяц помощь получили более 60 членов профсоюза.

Четвертый механик NS Concept Дмитрий Костенко на берегу пятый месяц. Дмитрий потомственный моряк, однако его путь к профессии оказался довольно тернистым. «Я родился и вырос в Новороссийске, мой дедушка всю жизнь работал в море, он много рассказывал нам с братом о своей работе, интересной и трудной, – поделился Дмитрий. – Брат сразу пошел по стопам дедушки, а в моей жизни сложилось иначе: я долгое время работал совсем в другой сфере, не по зову души. Потом познакомился со своей будущей женой, и у нее в семье тоже оказались «морские волки». Тогда я понял, что это судьба, и решил попробовать».

Дмитрий окончил курсы моториста и в 2013 году попал в SCF Novoship. «Первый пароход, на котором я вышел в рейс, был NS Lotus, – вспоминает моряк. – Он работал в основном в Нью-Йорке и канадских портах, и я много выходил на берег. А ведь я с самого детства мечтал попасть в США, увидеть именно Нью-Йорк! Получилось так, что работа в море с самого начала исполнила мою мечту. Я был в безумном восторге, столько



Дмитрий начал работу с рядовой должности, но быстро понял, что хочет сделать успешную карьеру



Вот такой улов в Атлантике: королевская макрель

новых впечатлений, эмоций. Работа была только в радость, я осознал, что хочу этим заниматься и расти профессионально».

Большое значение, по словам Дмитрия Костенко, имеет для молодого моряка и атмосфера в экипаже. «На NS Lotus был очень дружный коллектив, со многими до сих пор общаемся, – рассказывает Дмитрий. – Огромное спасибо за поддержку и понимание капитану Викентию Иосифовичу Малиновскому и старшему механику Виктору Павловичу Грекову».

Вернувшись в Новороссийск, Дмитрий поступил на заочное отделение в ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова. Теперь он, дипломированный специалист, работает 4 механиком на NS Concept и совершенно уверен, что сделал правильный выбор профессии. «У нас стабильная работа, надежная компания, хорошие пароходы и отличное снабжение, – говорит моряк. – Конечно, сейчас мы все переживаем непростую ситуацию с коронавирусом, я очень соскучился по работе. Но ничего не поделаешь: всем надо набраться терпения».

Важная точка на карте

В Новороссийске сотрудники Международного морского центра оказали содействие китайскому моряку в получении срочной стоматологической помощи.

Этот случай стал исключительным из-за тех чрезвычайных мер защиты, которые были введены в мире из-за пандемии коронавируса. В карантин в большинстве стран оказалось просто невозможным реализовать фундаментальное право моряка на доступ к срочной медпомощи. Например, в мае в том же Китае, в порту Шанхай, россиянину с сухогруза BBC ST.PETERSBURG, так же испытывавшему острую зубную боль, власти не давали возможности обратиться за помощью под предлогом борьбы с распространением COVID-19. Новороссийские портовые власти оказались куда гуманнее своих шанхайских коллег и дали «добро» на трансфер китайского моряка с балкера Interlink Equity в стоматологию на автобусе Международного морского центра.

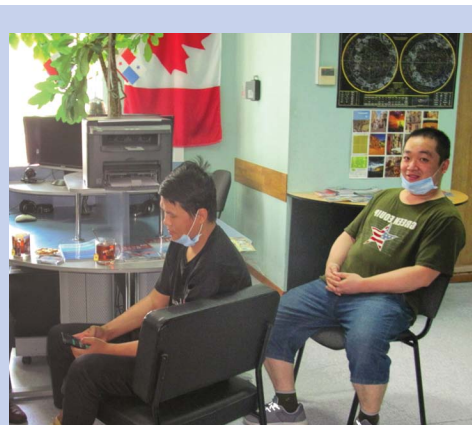
– Сопровождать заболевшего моряка вызвались еще несколько членов экипажа, – рассказал администратор центра Витольд Яцкевич, принимавший активное участие в решении проблемы китайца. – Когда все лечебные мероприятия закончились, я привез их в интерклуб, где они смогли хоть немного отдохнуть.

Споры остаются за порогом

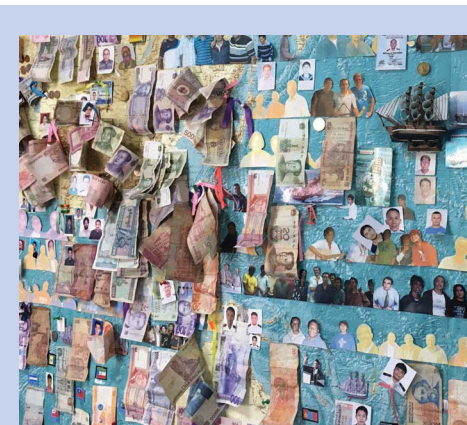
По словам Витольда Яцкевича, в период пандемии и карантина потребность в социально-бытовом обслуживании моряков увеличилась в разы. «В смешанных экипажах часто бывает очень тяжелая психологическая обстановка, а время пребывания на борту накладывает дополнительный негативный отпечаток, – добавляет он. – Приходя в центр, они забывают обо всех спорах и распрях, по крайней мере, на какое-то время». По его собственному наблюдению, психологические трудности у моряков могут начаться уже после первого месяца работы на борту. Не говоря уже о контрактах, продлеваемых до 12 месяцев и дольше – а самыми частыми гостями



Администратор новороссийского интерклуба Витольд Яцкевич развивает центр уже 12 лет



Несмотря на карантин, китайским морякам удалось посетить центр



В «докарантинный» период клуб ежегодно принимал более 3000 гостей

интерклуба являются филиппинцы и индийцы, рекордсмены по продолжительности контрактов. – В конце июня филиппинца прооперировали в Новороссийске, и пока шел постоперационный период, пароход ушел, – рассказывает Витольд Яцкевич. – Моряк остался в Новороссийске, был у нас частым гостем за это время. Только недавно, когда появилась возможность отправить его домой, он улетел. Так что ему, можно сказать, повезло вернуться к семье в карантин, пусть и таким нестандартным путем.

Культурный интерес и не только

Среди самых популярных услуг центра – организация экскурсионных выездов по Новороссийску и его окрестностям. На автобусе интерклуба администратор возит иностранных моряков в Абрау-Дюрсо, к источнику Феодосия Кавказского в поселке Горный, к Вечному огню на площади Героев. «У них огромный интерес к нашей культуре, истории и религии, – говорит Витольд Яцкевич. – Я вожу их и к нашему портовому капеллану, в храм Новомучеников и Исповедников Российских. Удивляются, что у нас прихожане слушают всю службу стоя». Для бесед с капелланом Николаем в интерклубе предусмотрена отдельная комната. Вера не имеет национальных границ – так считают в Международном морском центре. Следующая «остановка» после знакомства с культурой Новороссийска – магазины бытовой техники. «Я как-то спросил у

китайцев, почему они покупают у нас технику, которую производят у них в стране, – вспоминает Витольд Яцкевич. – Они ответили, что техника, которую в Китае производят для нас, более качественная и из-за курсовой разницы приемлема для них по цене».

Годы у причала

До введения карантина посещаемость новороссийского интерклуба составляла более 3000 моряков в год. Многие бывают здесь не по одному разу. О географии посетителей можно судить по огромной карте мира на стене – вокруг нее растет и ширится интерклуб. Возле каждого континента прикреплены фотографии гостей из соответствующих стран. Когда моряки приезжают сюда во второй раз, то с интересом ищут свое фото и оставляют на память свежий снимок. Возле Украины оставлены фотографии моряков с сухогруза Roksolana 2. «Это судно до сих пор стоит в порту, около 7 лет, уже пустое – рассказывает Витольд Яцкевич. – Чего только на нем не произошло за это время: умер капитан, случился пожар. Всем миром собирали экипажу продукты. Судовладелец просто бросил их на произвол судьбы, не заплатив ни копейки. Экипаж боролся и ждал, однако денег так и не получил. В итоге большинство моряков вернулись домой, но один остался в Новороссийске. К сожалению, после этой истории он бросил работать в море». Roksolana не единственное проблемное судно, экипаж которого принимали в новороссийском интерклубе. До нее был Ref-607 –

этим морякам повезло больше, они разъехались по домам с выстраданной зарплатой. Совсем свежая история – голодавший в Туапсе интернациональный экипаж судна Vega 1. Огромные усилия к разрешению ситуации прилагает инспектор ИТФ, офис которой расположен в том же здании, что и интерклуб. «Часто ко мне обращаются с вопросами об условиях труда, спрашивают, как можно решить тот или иной трудовой конфликт, – говорит Витольд Яцкевич. – Тогда я связываю их с нашим инспектором Ольгой Ананьиной, она всегда помогает».

Краеугольный бильярд

На почетном месте – снимок первого посетителя Международного центра моряков. Витольд Яцкевич хорошо помнит моряка из Ганы, который 20 августа 2008 года пришел к нему выпить чай в честь своего пятидесятилетия. Так они и отпраздновали вдвоем – день рождения моряка и день открытия клуба.

– У нас тогда был один только бильярд, – вспоминает администратор. – Сегодня мы предлагаем морякам компьютеры с доступом в Интернет, wi-fi, настольный футбол, комнату отдыха, комнату для встреч с капелланом, тренажерную систему, бар, трансфер из порта на нашем микроавтобусе, экскурсии. И, конечно, все еще к услугам моряков наш «мастодонт» – бильярд. Каждый год стараемся расширять программу, добавлять новые услуги, чтобы моряки чувствовали себя здесь как дома.



Самыми частыми гостями центра являются филиппинские экипажи. «Они очень интересуются нашей культурой и открыты всему новому», – говорит о них В. Яцкевич

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
ИП Давыдов В.Н., г. Краснодар, ул. Стасова,
182/1. Печать офсетная. Печ. л. 1. Тираж
1100 экз. Время подписания в печать по
графику 16:00. Фактическое 16:00. Заказ
№ 1563

Главный редактор Соколова Н.