

В ходе очередного пиратского нападения в Гвинейском заливе погиб моряк



Подробности на стр. 2



Молодой капитан рассказывает, как за 7 лет построил карьеру



Подробности на стр. 3



Глазами женщины об особенностях работы на торговом флоте



Подробности на стр. 4

### www.stosur.ru



• Актуальные новости Список лицензированных крюинговых компаний

Присоединяйтесь к нам в соцсетях







Maritime\_newspaper.23

ПРОФСОЮЗНАЯ







Издается с августа 1992 года. Выходит 1 раза в месяц. Распространяется бесплатно. 16+

# MOPCKA



### Нашла себя на флоте

Уроженка Новороссийска, Эльвира Михлюкова и не помышляла о морской отрасли. Моряков в семье не было, и она с детства мечтала о простом и понятном женском деле: хотела стать парикмахером. Однако в 90-е годы судьба привела ее на флот: сначала на плавкраны, а затем – на большие танкеры.

– Мое первое судно называлось Тгоріс Brilliance, находилось в управлении Unicom в Новороссийске, – вспоминает Эльвира Надыровна. – Меня взяли туда вторым поваром. Должности первого повара и буфетчика тоже занимали женщины, поэтому адаптация прошла достаточно легко.

«Как сразу поставишь себя на судне, так и сложится дальше твоя флотская жизнь», - так в общем говорит Эльвира о работе женщины в мужском коллективе. Эльвира Надыровна с первого рейса стала для моряков не просто хорошим поваром, но и психологом, советчиком, другом. «Со мной советовались даже о том, как лучше сделать девушке предложение, - смеется она. – Так сложилось, что общий язык с коллективом я всегда находила - и на Tomsk, его потом продали, и на NS Challenger, и на NS Century, никаких конфликтов никогда не провоцировала. Кроме того, все мы работали под началом отличных капитанов».

### Особенные будни

День судового повара начинается в 6 утра. «Мне нравится быть на камбузе, там всегда есть, что делать, - рассказывает Эльвира Михлюкова. – Либо занимаешься выпечкой, либо убираешь, в каюте я только сплю. Однажды я так вычистила

камбуз, что на утро капитан не мог понять, почему стало так светло. Боцман, конечно, ворчал – белизну, чистящие средства перерасходовала. Но зато как чисто стало! 8 марта ребята всегда поздравляли, а капитан давал выходной, отправлял на берег, если мы стояли в порту. Одно из самых сильных впечатлений от посещения иностранного порта оставил норвежский Берген именно в Международный женский день, там просто сказочно красиво. Сход на берег конечно играет огромную роль в эмоциональном состоянии членов экипажа. Бывает, просто пройдешь по причалу – уже чувствуешь себя отдохнувшей, полной новых сил».

Любопытно, что одну из самых серьезных негативных особенностей морского труда – длительную изоляцию – Эльвира Надыровна переносила довольно легко.

«В первый месяц, когда меняешь привычный образ жизни, конечно, ощущаешь дискомфорт, а потом время пролетает незаметно, - считает она. - Но после четвертого месяца уже работаешь автоматически, начинает накапливаться усталость».

Другая трудность для женщиныповара – работа в шторм. Эльвира Надыровна, смеясь, признается: морской болезни у нее не было, но ходить по камбузу в штормовую погоду действительно неудобно – как на «американских горках». Еще труднее готовить в шторм. «Здесь нужна смекалка: как только предупредили о надвигающейся непогоде, продумываешь такое меню, чтоб не включать жареное, потому что горячая сковорода вместе с маслом может в качку запросто вылететь с плиты», – объясняет повар.





# «Сыты по горло»

Международное морское сообщество приветствовало инициативу правительства Дании назначить спецпредставителя по морской безопасности из-за роста пиратской активности у берегов Западной Африки.

По итогам прошлого года девять торговых судов в управлении датских компаний подверглись атакам в Гвинейском заливе. Для страны это стало поводом направить на борьбу с бандитизмом на море дополнительно более полутора миллионов долларов и утвердить представителя, который должен будет сыграть в этой борьбе важную роль для объединения морских держав.

Это решение нашло широкую поддержку в международных ассоциациях судовладельцев и морских профсоюзах. «Нигерия не хочет, чтобы иностранные военно-морские силы находились в ее территориальных водах, однако мы все же надеемся, что спецпредставитель Дании сможет заручиться широкой поддержкой для проведения полномасштабной антипиратской операции в международных водах непосредственно за пределами 12 морских миль Нигерии», – отметил, комментируя назначение, глава отдела морской безопасности ВІМСО Якоб Ларсен.

В ВІМСО убеждены: атаки у побережья Бенина так же контролируются из Нигерии. «Местные правительства не могут решить нарастающую проблему в их территориальных водах, - подчеркивают в организации. – Мы продолжаем настаивать на развертывании международной военноморской операции в регионе, в идеале поддержанной правительством Нигерии».

За прошедший год в Гвинейском заливе зафиксированы рекордные 130 нападений на торговые суда, 135 моряков попали в заложники



### Кровавый Гвинейский

В конце января у побережья Нигерии был атакован турецкий контейнеровоз Mozart. Нападение отличалось от предыдущих уровнем жестокости: во время атаки был убит один из членов экипажа, 15 моряков бандиты взяли в заложники.

После нападения крупнейший владелец контейнерного флота Maersk выступил с требованием участия военно-морских сил в обеспечении безопасности судоходства у



**С** В мае мы созовем рабочую группу подкомитета по безопасности на море, на которой особое внимание будет уделено Гвинейскому заливу, и обсудим возможные пути сдерживания роста пиратства в Западной Африке

#### Китак Лим, генеральный секретарь ІМО

берегов Западной Африки. «Недопустимо, чтобы моряки, которые выполняют свою работу, обеспечивают жизненно важные цепочки поставок в регионе, постоянно находились «в зоне риска», - заявил руководитель отдела морских стандартов компании Аслак Росс. – Мы сыты по горло, сегодня риск достиг такого уровня, что в борьбу с пиратством должны включиться

– Произошедшее с Mozart должно вынудить правительства защитить моряков, - высказался координатор секции моряков ITF Фабрицио Барселона. - Чтобы остановить рост пиратства в регионе, необходимо серьезное военное

Атакованы в водах Нигерии:





71,5%

присутствие при участии береговой охраны. Без немедленных действий другие моряки так же рискуют своими жизнями в Гвинейском заливе, который постепенно превращается в «кровавый».

### За преступление нет наказания

В конце ноября 2020 года пираты атаковали греческий танкер Agisilaos и похитили четверых моряков, включая новороссийца, второго помощника капитана. Переговоры длились чуть больше месяца, и в январе моряков освободили. По факту похищения российского гражданина Следственный комитет РФ возбудил уголовные дела по двум статьям – захват заложников и пиратство.

– Следствием установлено, что в ночь с 29 на 30 ноября 2020 года в Гвинейском заливе у берегов Западной Африки в 75 морских милях к югу от Ломе шесть человек, предположительно входящих в состав пиратских формирований, вооруженные огнестрельным оружием, действуя в составе организованной группы, совершили нападение на танкер-химовоз

Agisilaos и захватили четверых членов экипажа, в числе которых находился житель Краснодарского края 1986 года рождения, - рассказали в прессслужбе Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК РФ. – Следователи Краснодарского следственного отдела на транспорте продолжают сбор и закрепление доказательной базы.

Дело Agisilaos не первое в практике российских следователей. Ранее те же решения были приняты в отношении бандитов, похитивших членов экипажей судов «Мармалайт» и «Амбика». Однако никаких реальных наказаний за ними не последовало.

> По мнению управляющего партнера компании «Юринфлот» – эксперта в области морского права Александра Медникова, любое наказание, которое может присудить пиратам российский или международный суд, не будет иметь никакого превентивного

значения. «Потому что никто из коллег приговоренных не сделает для себя никаких выводов, - объясняет он. - Поэтому эффективность юридических мер сомнительна. Лучше развивать силовые и военные инициативы, например, усиливать охрану судов, решать сопутствующие вопросы, в том числе высокую безработицу среди местного населения».

### Мирный Аденский

В конце 2008 году Евросоюз начал разворачивать военно-морскую операцию «Аталанта» у берегов Сомали. Главной целью ВМС восьми европейских государств-участников стала защита гуманитарных грузов, доставляемых в регион по морю, а также конвоирование коммерческих судов в

В ГВИНЕЙСКОМ ЗАЛИВЕ, С НОВОРОССИЙЦАМИ В ЭКИПАЖАХ ноябрь 2020 – январь 2021 апрель-май 2020 аложники взяли 8 январь 2019 MSC Mandy, в плен август 2012 **Energy Centurion c** фтепродуктов, с октябрь 2011 ноябрь 2010

СУДА, ПОДВЕРГШИЕСЯ АТАКАМ

Аденском заливе – по заявкам владельцев. Отличительным признаком сомалийского пиратства был захват заложников с требованием выкупа, а в Западной Африке в то время бандиты, в основном, занимались перекачкой нефтепродуктов с атакованных танкеров.

Европейские гуманисты называли исходной причиной расцвета сомалийского пиратства отсутствие в стране занятости для трудоспособного населения. Однако. согласно данным европейского бюро статистики, официальная безработица в Сомали с 1999 года по настоящее время остается в границах 11-12%.

За 12 лет, прошедших с запуска операции «Аталанта», силами военных поставленные задачи по сдерживанию сомалийского пиратства удалось выполнить. По крайней мере, в 2020 году, согласно отчету ІМВ, в Аденском заливе не зафиксировано ни одного нападения на торговые суда. Однако

> военно-морскую операцию у побережья Сомали Евросоюз пока не намерен: в декабре действие «Аталанты» продлили до конца 2022 года.

завершать свою



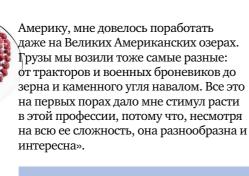
**6** Остановить рост пиратских атак поможет только наличие вооруженной охраны на торговых судах, все остальные меры носят лишь вспомогательный характер...

Николай Попов, председатель ЮТО РПСМ

2 >>>

# Молодой капитан

«Мне нравится многое в этой профессии, в том числе чувствовать себя частью большой семьи – экипажа судна», – говорит о своей работе 33-летний Даниил Попов.



тем, чему я учился и к чему шел всю жизнь.

По словам Даниила, на современном флоте все еще есть место морской романтике. И даже карантинная рутина

**СС** Очень люблю это чувство, когда, достойно отработав контракт, возвращаешься домой.

Капитан Даниил Попов



- Я родом с Украины, родился в Волынской области, но с двух лет жил в Севастополе, – рассказывает капитан. – И конечно, морская культура города, его история, улицы и бульвары, названные в честь знаменитых флотоводцев прошлых лет, не могли не повлиять на мое мировоззрение. Кроме того, мой отец работал на гидрографическом судне Черноморского флота, и это тоже мотивировало меня выбрать морскую специальность.

Даниил Попов – один из самых молодых капитанов, которых

сегодня можно встретить на

торговом флоте. В 2011 году Даниил трудоустроился на

управлением компании Marlow Navigation Ltd. и за семь лет построил блестящую карьеру.

контейнерный флот под

Работать в море Даниил начал еще на втором курсе обучения в университете, как только получил документы матроса. «Я брал так называемые «академические отпуска», то есть уходил на практику, а по возвращении сдавал пропущенные сессии, - вспоминает моряк. - Работал, в основном, на многоцелевых судах и до сих пор считаю, что именно на них можно получить тот бесценный опыт, который в дальнейшем позволит работать на узконаправленном флоте. Кроме того, многоцелевое судно, как правило, осуществляет трамповое судоходство, благодаря чему еще до окончания ВУЗа я побывал в таких местах, о которых раньше читал в книгах. Мы заходили в страны Северной Европы, Персидского залива, Африки, в том числе в Сомали,

### One man army

В 2011 году сразу после выпуска Даниил трудоустроился в Marlow Navigation Ltd. через официальное представительство компании Sunrise Marine Ltd. в Новороссийске, где и работает по сей день. Контейнерный флот имеет свои особенности: короткие стоянки в портах и переходы между ними, а потому очень высокий темп работы. Дипломированный третий помощник быстро втянулся и начал профессионально расти в компании. В следующий контракт он ушел уже вторым помощником, затем недолго заставила себя ждать и должность старпома.

– Я вступил в нее достаточно уверенно, потому что в последний контракт вторым помощником я попал в Северную Европу, а это частые заходы в порты, погрузки разнообразным грузом, перепланировки в последний момент, которые помогли сформировать более устойчивые навыки и знания грузовых программ, – считает Даниил Попов. – Про старшего помощника на флоте говорят: «опе тап агту». Эта работа тяжелая, ответственная, но в чем-то даже творческая.

В 31 год Даниилу Попову предложили стать капитаном контейнеровоза. «Мне кажется, эта возможность появилась в самое подходящее время, поэтому я ею воспользовался», – рассуждает молодой капитан.



- Мне многое нравится в этой работе, продолжает Даниил. -Прежде всего, я люблю осязаемость результатов моего труда, особенно с учетом всей его тяжести. Люблю чувствовать себя частью большой рабочей семьи, которой является мой экипаж, и совместно решать возникающие вопросы. Мне нравится знакомиться с новыми людьми и узнавать их в процессе совместной работы. Нравится это чувство, когда, достойно отработав контракт, возвращаешься домой. Наконец, мне нравится, что я занимаюсь именно

этому не помеха. «Здесь, конечно, надо отдать должное моему крюинговому агентству Sunrise Marine Ltd. в Новороссийске за своевременную подготовку нужных документов, организацию посадки на судно и списание в такое непростое время, - отмечает капитан. – Поэтому пандемия не оказала

сильного влияния на мою работу. Я пробыл дома чуть дольше планируемого, длиннее была дорога до судна, но отработал я положенный срок. Конечно я слышал о моряках, которые из-за карантинных ограничений отработали по четыре месяца сверх контрактов. Поэтому, на мой взгляд, вакцинация моряков — это отличная идея, которая упростит не только смены в пандемию, но и в какой-то степени обезопасит здоровье моряков и их близких».



Как и многие моряки, Даниил видит в своей работе один главный минус – разлука с родными. «Изза этого многие важные события в жизни семьи проходят без меня, – говорит капитан. – В какойто момент в процессе работы у меня произошла переоценка ценностей. Не знаю, связано ли это напрямую с работой в море и изменением привычного быта или же виной тому разлука с близкими людьми, но я стал больше ценить обычные вещи, простые человеческие радости».

Учитывая режим работы моряков, семейные отношения сохранить непросто. Здесь рецепт успеха молодого капитана кроется в умении провести грань между работой и личной жизнью. «Мне кажется, на командной должности я не стал черствее относиться к людям, – размышляет моряк. – Наоборот, эта работа научила меня быть более гибким, чувствовать настроения коллег. Ведь для капитана, особенно в смешанном экипаже, очень важно создать и поддерживать в коллективе с одной стороны дисциплину, с другой – дружелюбную атмосферу. Обязанности должны быть четко распределены, чтобы каждый чувствовал персональную ответственность. В то же время надо уметь предугадывать конфликтные ситуации в экипаже».



«Я бы советовал молодым людям выбирать эту профессию, потому что, несмотря на все сложности, она разнообразна и интересна», – говорит капитан

## А сможет ли с такой мультизадачей справиться женщина-командир?

По мнению капитана Попова, никаких препятствий для этого нет. «На современном торговом флоте женщина на мостике все еще редкость, – объясняет Даниил. – Но, по-моему, нет никаких причин, которые препятствовали бы женщине стать капитаном. Нужно лишь отметить, что в силу физиологии мужчине легче переносить трудности, которые есть в работе моряков».

Самому Даниилу не приходилось работать с женщинами в экипаже, но статистика упрямо говорит: количество представительниц прекрасного пола на флоте в последние годы увеличивается. А способствует этому в значительной степени автоматизация. «Внедрение современных технологий действительно во многом упрощает и ускоряет работу в море, помогает минимизировать влияние пресловутого человеческого фактора, виновника примерно 70% аварий на морском транспорте, - говорит Даниил Попов. – Однако очень важно, чтобы основной причиной внедрения автоматизированных технологий не было желание судовладельца просто сократить экипаж. Иначе все плюсы этого сойдут на нет из-за ошибок, допущенных вследствие усталости моряков».



За семь лет из третьего помощника Попов вырос до капитана

### Продолжение. Начало на стр.1



Ha NS Century Эльвиру Михлюкову сменила повар Тамара Савчук (на фото чёрном)

#### Второй после капитана

Секрет вкусных блюд от Эльвиры Михлюковой заключается в простой формуле: для экипажа готовить так же, как для своих детей. «Я старалась учесть кулинарные предпочтения каждого, а дальше выбирала из имеющихся продуктов, что могу приготовить, – делится Эльвира Надыровна. – Например, вижу, что ребята не любят селедку – а традиция завтракать селедкой с картошкой по понедельникам берет начало со времен Петра I, значит, заменяю ее на другую рыбу. Обязательно даю молочные продукты, слежу за достаточным потреблением питьевой воды. Ведь от качественного питания моряков зависит и их здоровье, и атмосфера на борту, да и сама работа в конечном счете».

По мнению Эльвиры Михлюковой, именно в этой сфере судовой жизни женщина может дать фору любому мужчине.

- Я сталкивалась с тем, что из небольшого количества продуктов мужчина-повар не может составить хорошее меню, а женщине это под силу, - объясняет она. - Если готовить о возможности женщины работать на мостике, то, на мой взгляд, это слишком тяжело с психологической точки зрения. На капитанах ведь лежит колоссальная ответственность, у человека должна быть большая стрессоустойчивость и стабильная психика. У старших помощников и старших механиков тоже эмоционально очень тяжелая работа, мне кажется, на таких должностях надолго женщины

## просто «не хватит» Попала на ТВ

За годы работы на торговом флоте Эльвире Михлюковой довелось даже стать героиней телерепортажа – вместе с другими членами экипажа ее сняли в телевизионном сюжете на злободневную тему о пиратстве.

– Это было в 2012 году, когда нас отправили на приемку Nikolay Zuyev в Южную Корею, - вспоминает Эльвира Надыровна. – Новое судно, все чистенькое, даже посудомоечные машины! К слову, очень выручает эта незаменимая в хозяйстве вещь. Мы зашли в Сингапур на бункеровку, потом забрали в Индии военных, а в Красном море к нам сели репортеры и операторы с Первого канала, чтобы снимать сюжет о защите моряков в случае нападения пиратов. Три дня нас инструктировали, как вести себя перед камерой, потом весь день снимали, как бы мы повели себя в случае пиратской атаки. Очень непросто быть героем телевизионного репортажа!

### Могла бы стать штурманом

На NS Century Эльвиру Михлюкову сменила повар Тамара Савчук. «Я попала на флот по совету своего крестного, – вспоминает Тамара Александровна. – И теперь море – это моя жизнь. А скоро и сын выучится и пойдет работать на торговые суда. Надеюсь, он тоже найдет себя в профессии».

В работе для Тамары не существует непреодолимых сложностей. «Шторм страшен, если смотреть на него через иллюминатор, – смеется она. – Готовить в шторм, конечно, непросто, но для меня гораздо труднее спать в непогоду».

Адаптировавшись к работе в таких необычных условиях, Тамара даже думала сделать штурманскую карьеру. Остановил ее...английский язык. «Я просто испугалась, что не смогу говорить на уровне офицеров, – делится шефповар. – Мне тяжело дается именно разговорный язык, это я поняла, когда сходила на берег в иностранных портах.



«Я всегда старалась готовить для экипажа так же, как я готовлю для детей», – говорит Эльвира Михлюкова

Может быть, где-то и жалею теперь, что не стала учиться, но в любом случае я осталась на флоте, и мне очень нравится моя работа и все ее особенности. Помоему, у человека, работающего в море, должен быть определенный склад характера, благодаря которому он сможет адекватно воспринимать будничную морскую жизнь. Для некоторых ведь тяжело столько времени работать в замкнутом пространстве, с одними и теми же людьми, слушать одни и те же разговоры много месяцев. А я отношусь к этому нормально. Например, раньше казалось, что без выхода на берег невозможно будет черпать силы для дальнейшей работы, но вот объявили карантин, и мы остаемся на борту по 6-7 месяцев. В общем, ко всему можно привыкнуть».

### «Мужчины тоже любят поговорить»

Сейчас Тамара – единственная женщина в мужском экипаже. Она признается: вначале действительно не хватало женского общения. Но быстро привыкла,



В 2012 году на борту нового танкера Nikolay Zuyev репортеры Первого канала снимали сюжет о предполагаемом нападении пиратов и грамотном поведении моряков в подобной ситуации

ведь, по наблюдению Тамары, многие мужчины тоже любят поговорить. «Нет какого-то дискомфорта, я привыкла работать с мужчинами, у нас дружный коллектив, и ребята мне всегда помогают, - говорит повар. - Кроме того, работать с одними и теми же людьми для меня очень комфортно и в профессиональном смысле, ведь так легко запомнить и учитывать кулинарные предпочтения каждого члена экипажа. Люди вдали от берега лишены возможности сходить в магазин и купить себе что-то вкусное. Поэтому повар должен быть внимателен к каждому и готовить так, чтобы вкусно было всем». Большое значение имеет и калорийность: пища должна быть энергетически насыщенной, чтобы хватало сил на интенсивную работу даже в 40-градусную жару. «У

нас и не столовая, и не ресторан, – продолжает Тамара. – На борту пища должна быть приближена к домашней, чтобы люди чувствовали себя комфортно и имели достаточно сил для того, чтобы полноценно выполнять свои обязанности».

Не последнюю роль в этом играет закупка провизии. Тамара объясняет: самые вкусные продукты, российские, казахские и белорусские, они получают в отечественных портах. За границей, например, совершенно другие мясо и колбасы. «В США редко когда попадаются действительно вкусные продукты, - рассказывает повар. – Мясо у них с большим количеством жидкости, сосиски ненатуральные, помидоры без вкуса и запаха. Только картошка у американцев хорошая. В говорит Эльвира Михлюкова Европе отличные овощи, а колбасы с специфическим

> привкусом, нам их есть непривычно. Сейчас уже и у нас много ненатуральных продуктов, но они все еще отличаются в лучшую сторону от иностранных».

### Культура, деньги и новые горизонты

– Конечно, самое большое преимущество этой работы – высокие заработки, – признается Тамара Савчук. – Очень тяжело оставлять близких, но невозможно передать радость от долгожданной встречи. Море определенно меняет человека, создает ему новые ценности. Я смотрю, как живут люди в других странах – во многих из них я никогда бы не побывала, если бы не работала на флоте. В море мы видим такую красоту, которую невозможно себе представить, будучи на берегу. Все это учит больше ценить жизнь.

Удобный график работы позволил Тамаре получить на берегу образование управленца. Но планов уйти с флота у нее нет. «Работая на торговом судне, в социально ориентированной компании, привыкаешь к культурному общению, у нас все относятся друг к другу уважительно, просто так никто никого не отчитывает, – говорит Тамара. – До того, как попасть на флот, я работала на берегу и помню уровень культуры

и отношений среди коллег,

где могут запросто уволить «просто так», нахамить, потому что у начальника плохое настроение. На судне же я «несу свою вахту», подчиняюсь капитанам, а это культурные и образованные люди, которые уважительно

люди, которые уважительно относятся к подчиненным. Очень важно знать, что наличие у меня работы завтра зависит от моего трудолюбия, а не от чьей-то прихоти».

### Тамара Савчук о работе в двух словах:

- Во сколько начинается день судового повара?
- В 6 утра. Заканчивается после 9 вечера.
- Какой должна быть пища на флоте?
- Приближенной к домашней, чтобы люди чувствовали себя комфортно.
- Что легче всего приготовить «на скорую руку»?
- Куриную отбивную.
- Из каких продуктов готовить труднее?
- Из американских, они далеки от натуральных.
- Где вы закупаете продукты?
- Стараемся у нас, они вкуснее. В Европе отличные овощи, но колбасы у них специфические. А сосиски совсем «на любителя».
- Как изменила вас работа?
- Я стала дисциплинированной и научилась больше ценить жизнь.
- Может ли женщина работать на мостике?
- Может, если она грамотный специалист.

### 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. Е-mail: info@stosur.ru Газета отпечатана в типографии ООО «Агентство «Кавказинтерпресс». Адрес типографии: 355000, г. Ставрополь, пр. Трудовой, 14, тел.: (8652) 24-88-65. Печать офсетная. Печ. л. 1. Тираж 700 экз.

Главный редактор Соколова Н.