

Свім буває безмежним!

КРОНА

страхова компанія

ВСІ ВИДИ СТРАХУВАННЯ

ДИРЕКЦІЯ СК «КРОНА»:
вул. Щорса, 36-Б, м. Київ, 01133
+38 (044) 201-07-00
sk@krona.net.ua

ЛЬВІВ
вул. Дорошенка, 32/8
+38 (032) 274-06-77
lv@krona.net.ua

СІМФЕРОПОЛЬ
вул. Київська, 125-Б, оф. 102
+38 (0652) 59-55-32
sl@krona.net.ua

ХЕРСОН
вул. 40 років Жовтня, 120
+38 (0552) 35-36-56
hs@krona.net.ua

КІРОВОГРАД
вул. Фрунзе, 10, оф. 33
+38 (0522) 34-76-39
kr@krona.net.ua

ОДЕСА
вул. Грушевського, 39-А
+38 (0482) 32-12-21
od@krona.net.ua

РІВНЕ
вул. Соборна, 1, оф. 317
+38 (0362) 62-03-60
rv@krona.net.ua

ЗАПОРІЖЖЯ
вул. Медведєва, 12, оф. 17
+38 (061) 220-55-32
zp@krona.net.ua

ЖИТОМИР
вул. Київська, 81, оф. 414
+38 (0412) 46-09-01
zt@krona.net.ua

ВІННИЦЯ
вул. Соборна, 81, оф. 17
+38 (0432) 67-69-67
vn@krona.net.ua

ХАРКІВ
вул. Шевченка, 32, оф. 234
+38 (057) 760-23-25
hr@krona.net.ua

ЛУГАНСЬК
вул. Лермонтова, 1-Г, оф. 31
+38 (0642) 71-81-53
lg@krona.net.ua

ІЗМАЇЛ
вул. Ватуліна, 36
+38 (04841) 2-55-20
iz@krona.net.ua

ЛУПЬК
пр. Молоді, 4
+38 (0332) 71-81-48
lp@krona.net.ua

АЛЧЕВСЬК
вул. Радянська, 4
+38 (242) 2-04-07
alkrona@m3x.org

WWW.KRONA.NET.UA

Ліцензія Держфінпослуг АВ № 158993 від 01.11.2006 р.

МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№ 19, СЕНТЯБРЬ 2011

МАЙАМИ-2011:
ТРЕХЛЕТНЕЕ
СОГЛАШЕНИЕ IBF

11th INTERNATIONAL
SYMPOSIUM
ON MARITIME HEALTH
IN ODESSA



ИНФОРМАЦИЯ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТУРНИР
ПО БОКСУ В ОДЕССЕ

КАЮТ-КОМПАНИЯ
ИСТОРИЯ БАНКОВ
В ОДЕССЕ

АКТУАЛЬНО
«МЕМОРАНДУМ
О ВЗАИМОПОНИМАНИИ»

ЭКСКУРСИЯ
ОДЕССКИЙ
ПОРТ

НА КАМБУЗЕ
НАСТОЯЩИЙ
ОДЕССКИЙ ПЛОВ



V.SHIPS – МИРОВОЙ ЛИДЕР ПО УСЛУГАМ СУДОВОГО И КРЮИНГОВОГО МЕНЕДЖМЕНТА



DEAR COLLEAGUES!

Marine Transport Worker's Trade Union of Ukraine and Local Black Sea Trade Union of Seafarers welcome you in Odessa on the 11th International Symposium on Maritime Health!

In my opinion, it is quite symbolic that the symposium is held in Ukraine, because Ukraine is on the 4th place in the world in training of marine personnel for the world shipping. According to statistics, there are about 75 thousand seafarers in Ukraine. Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine has more than 60,000 members, 17,000 of which are seafarers working under foreign flags.

Health is one of the main pillars upon which human existence is full, so we should give serious consideration to the needs of seafarers, their mental and physical health, the prevention and prophylaxis, early detection of diseases and promotion of healthy lifestyles.

The essence of sea safety is seafarers health.

Chairman
of MTWTU
of Ukraine

Mikhail Kirieiev

Компания V.Ships была создана в 1984 году и является ведущим в мире провайдером услуг судового менеджмента, крьюнга и других услуг, касающихся морской сферы. В настоящее время под менеджментом компании находится флот, который составляют 1050 судов разных типов. Эта международная компания, трудоустраивающая 1600 человек офисного персонала и 24 000 моряков, состоит из 68 офисов, расположенных в 26 странах мира.

Основными направлениями деятельности компании V.Ships являются судовое менеджмент и трудоустройство моряков, а также предрейсовая подготовка и обучение моряков с целью совершенствования знаний и навыков плавсостава на уровне высоких стандартов, которые требуются на мировом рынке (включая последние требования международных конвенций).

Подобные решения вырабатываются разнообразными методами, включающими индивидуальное интервью, компьютерную подготовку, а также лекционные занятия по различным дисциплинам.

V.SHIPS (УКРАИНА)

Одесский офис V.Ships имеет опыт работы в Украине с 1990 года и является одним из крупнейших крьюнговых агентств в Украине (его филиалы находятся также в Херсоне и Севастополе). Ежегодно более 7500 украинских моряков трудоустраиваются на судах под иностранными флагами, находящимися в менеджменте или крьюнге компании V.Ships.

Наряду с рекрутинговыми и крьюнговыми услугами внимание компании V.Ships сосредоточено на внутреннем обучении моряков, работающих на судах под менеджментом V.Ships. Наши опытные инструкторы — в прошлом капитаны и старшие механики — постоянно проводят различные занятия, такие как Bridge Resource Management, ECDIS, Port State Control, Ship Security Awareness, Ship Security Officer, Pollution Prevention, English language, V.Ships Induction course, Vessel General Permit, а также широкий спектр компьютерных занятий. В 2010 году наша компания внедрила принципиально новый курс Crew Resource Management.

Сейчас V.Ships (Украина) оперирует 190 местами для украинских кадетов и ежегодно обеспечивает плавпрактикой на своих судах свыше 400 курсантов морских учебных заведений. Мы тесно сотрудничаем с украинскими морскими учебными заведениями, в числе которых: Одесская Национальная Морская Академия, Одесский Морской Университет, Морской колледж им. Маринеско и Технического флота, Измальский филиал ОНМА, Херсонский Морской Институт и морские институты Севастополя. Сегодня V.Ships — лиди-

рующая компания на Украине, она обеспечивает высококачественной практикой украинских кадетов и гарантирует им трудоустройство после окончания учебы. Как результат кадетской программы 2008 года, 94 выпускника были промотированы и трудоустроены на судах нашей компании в должности младших офицеров, а в 2009 году их число увеличилось до 96. Прекрасным доказательством того, что V.Ships действительно предоставляет долгосрочные возможности карьерного роста, являются капитаны и стармехи, которые начинали свою деятельность еще кадетами в нашей компании.

Все услуги по трудоустройству моряков (включая тренинг) оказываются компанией V.Ships (Украина) бесплатно. Добро пожаловать!



V.Ships

ОДЕССА, 65114

ул. Маршала Жукова, 37/2

тел.: +38 (048) 7340340

Application@odessa.vships.com

ХЕРСОН, 73000

ул. 21-го Января, 37, оф. 511

тел.: +38 (0552) 454821

СЕВАСТОПОЛЬ, 99011

ул. Синявина, 1, офис 308

тел/факс: +38 (0692) 545021

С СЕНТЯБРЯ 2010 г. КОМПАНИЯ V.SHIPS ВВЕЛА ПРОГРАММУ ПО МЕДИЦИНСКОЙ СТРАХОВКЕ ДЛЯ 560 СЕМЕЙ МОРЯКОВ, РАБОТАЮЩИХ НА СУДАХ V.SHIPS





Бархатный сезон в Одессе традиционно начинается на старте сентября. И именно в это время Одессу стараются посетить иностранные граждане как в облике туристов, так и по работе. На сей раз небывалый поток иностранцев обусловлен несколькими масштабными событиями в морской жизни Одессы.

Параллельно будут проходить заседание инспекторов и секретариата МФТ и II-й Международный симпозиум по морской медицине. А также во второй декаде пройдет собрание активистов социально-бытового обслуживания моряков под эгидой ITF Seafarers Trust и ICSW. Также в рамках этого собрания пройдет курс по посещению судов для русскоговорящих активистов социально-бытового обслуживания моряков. Все эти мероприятия пройдут при непосредственном участии Профсоюза работников морского транспорта Украины и Черноморской первичной профсоюзной организации моряков.

В этом номере мы посвятили несколько страниц нашему любимому городу и его истории, рассказали о печальной судьбе т/х «Адмирал Нахимов». Также на страницах «Морского» мы представили актуальный отчет о завершившемся трехлетнем переговорном процессе Международного Переговорного Форума и о подписании Меморандума о Взаимопонимании между ПРМТУ и немецким профсоюзом ver.di.

В следующем номере мы постараемся в полной мере осветить все события этого месяца и расскажем нашим читателям о результатах и итогах сентябрьских мероприятий.

С уважением, Олег Григорюк,
первый заместитель председателя
Черноморской первичной
профсоюзной организации моряков



стр. 10

АКТУАЛЬНО

**С ДНЕМ
РОЖДЕНИЯ,
ОДЕССА!**

НОВОСТИ

2 В мире

КАЛЕНДАРЬ

4 Какие праздники отмечаем в сентябре 2011 года?

АКТУАЛЬНО

6 «Меморандум о взаимопонимании»

14 Международный переговорный форум подписал трехлетнее соглашение

ИНФОРМАЦИЯ

7 ITF

18 Судовой врач



20 Первый международный турнир по боксу в Одессе

ЭКСКУРСИЯ

22 Одесский порт

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

24 «Адмирал Нахимов»

КАЮТ-КОМПАНИЯ

30 Банковская история Одессы

НА КАМБУЗЕ

32 Плов из мидий по-одесски

№ 19,
сентябрь 2011

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

Торговая марка и торговое имя «Морской» является исключительной собственностью Черноморской первичной профсоюзной организации моряков.

ИЗДАТЕЛЬ:

СПД Кудимова М.Н.

Свидетельство

о государственной регистрации: серия ОД № 1423-294-Р от 13.02.2010 г.

Перепечатка материалов журнала «Морской» невозможна без письменного разрешения редакции. При перепечатке материалов обязательна ссылка на журнал «Морской».

Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных объявлениях. Редакция не несет ответственности за стилистические и грамматические ошибки в рекламных макетах.

Тираж — 5000 экз.

Редакция ведет переписку с читателями. Ваши материалы, пожелания и предложения отправляйте на электронный адрес: morskoy@mtwtu.org.ua

65079, г. Одесса,
пл. Куликово поле, 1
Тел.: 700-39-44
e-mail: morskoy@mtwtu.org.ua

По вопросам размещения рекламы и сотрудничества обращаться по телефону: **+38 (048) 700 39 44** или на электронную почту morskoy@mtwtu.org.ua



Diamond S Shipping собирается приобрести 30 танкеров

Американская компания Diamond S Shipping (DSS) объявила о своих планах приобрести 30 нефтяных танкеров у гонконгской компании Cido Tanker Holding Co. Первая поставка запланирована на начало 2012 года. Ожидается, что Cido продолжит управлять судами в соответствии с условиями соглашения о владении. Суверенный фонд China Investment, First Reserve Corp и WL Ross & Co являются основными инвесторами DSS, которые частично финансируют сделку стоимостью \$1,2 млрд. Компания DSS Holdings LP была создана в 2007 году для осуществления партнерства между First Reserve Fund XII и Craig Stevenson Jr.



Японские судоходные линии сообщили о потерях в I квартале

Крупнейшие японские морские перевозчики были вынуждены понизить цифры прогнозов прибыли на 2011 финансовый год после отчетной потери в первом квартале. Mitsui OSK Lines (MOL) понесла убытки в размере 8 млрд, Nippon Yusen Kaisha (NYK Line) потеряла 7,15 млрд, Kawasaki Kisen Kaisha (K Line) сообщили о потере 3,7 млрд. Возросшая волатильность рынка контейнерных перевозок и падение фрахтовых ставок привели к серии слабых результатов в связи с последствиями землетрясения и цунами в марте. На 2011 финансовый год, который заканчивается в марте 2012 года, NYK снизила свой прогноз в 34 млрд на 5 млрд, MOL сократила свой прогноз вдвое, до 17 млрд, а K Line стремится к прибыли в 2 млрд.

Источник: International Freightling Weekly

OLVIA MARITIME LTD.

Лицензия МТиСП Украины: серия АВ № 378194, решение № 67 от 18.02.2009



Бизнес-центр «АФИНА»,
офис № 504,
пл. Греческая, д. 3/4,
г. Одесса, 65026
Tel.: (048) 726 9889
Fax: (048) 734 7861

УСЛУГИ АГЕНТСТВА:

- Постановка на учет бесплатна.
- Информационно-консультационные услуги по трудоустройству на суда судовладельцев Великобритании, Германии и Греции.

ТРЕБОВАНИЯ АГЕНТСТВА:

- Гражданство Украины.
- Опыт работы по специальности.
- Английский язык — в пределах должностных требований.
- Возраст — до 55 лет.

ТРЕБУЕМЫЕ СПЕЦИАЛЬНОСТИ:

Командный и рядовой состав на балкера, контейнеровозы, танкера.
Офицеры на круизные суда.

Солидарность с народом Норвегии

Транспортники разных стран мира выражают поддержку и солидарность с народом Норвегии в трудную минуту после происшедшей в стране трагедии.



Посылая солидарные сообщения и соболезнования профсоюзам Норвегии, МФТ и ее членские организации выражают возмущение в связи с террористическими актами 22 июля в Осло и на острове Утейя. Специально созданная интернет-страница www.itfglobal.org/solidarity/norway.cfm стала местом публикации тех солидарных сообщений, которые получает МФТ от своих членских организаций.

Президент МФТ Пэдди Крамлин и генеральный секретарь МФТ Дэвид Кокрофт в своем заявлении, опубликованном 25 июля, сказали следующее: «МФТ и ЕФТ выражают свои чувства шока и солидарности с народом Норвегии после взрывов в центре Осло и стрельбы по людям на острове Утейя. Столь жестокие преступления, совершенные одним человеком против невинных молодых людей в молодежном лагере, организованном партией лейбористов Норвегии, вызывают недоумение и растерянность. Многие из присутствовавших в лагере были участниками профсоюзного движения Норвегии. Такие зверства неприемлемы в цивилизованном обществе».

Профсоюз работников морского транспорта Украины и Черноморская первичная профсоюзная организация моряков также проявили солидарность и направили письмо с соболезнованиями братскому профсоюзу Норвегии и семьям погибших.

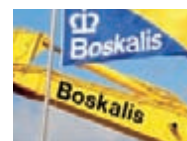
APM Terminals сообщила о том, что производительность кранов на контейнерном терминале в порту Апапа (Нигерия) выросла на 25% за последние 12 месяцев, а производительность причалов увеличилась на 50% по сравнению с прошлым годом.

За последние полгода контейнерные перевозки компании **Marseilles Fos (Grand Port Maritime de Marseille)** снизились на 9% (до 462,781 TEU), а объемы грузов упали на 7% (до 7,7 млн тонн).



Голландский судовый брокер **Marco Polo Seatrade BV** заявил суду Нью-Йорка о банкротстве его дочерних компаний Marco Polo Seatrade BV, Searland Shipping Management, Magellano Marine и Cargoship Maritime.

Нидерландская морская группа **Royal Boskalis Westminster NV** получила контракт стоимостью 200 млн евро на строительство терминала TX2 Superporto do Асу в Бразилии.



Hutchison Port Holdings (HPH), дочерняя компания гонконгского гиганта Hutchison Whampoa Limited (HWL), вступила во владение проектом стоимостью \$1,1 млрд на строительство третьего контейнерного терминала в Ботани-Бей в Австралии.

Немецкая логистическая группа **Deutsche Post DHL** считает, что избыточные мощности в контейнерном рынке являются основной причиной падения объемов контейнерных перевозок на 1,2% (до 686,000 TEU) во втором квартале 2011 года.



Источник: International Freightling Weekly, Lloyd's List

АДРЕСА АГЕНТСТВ

DANAOS

г. **Одесса**, ул. Дерибасовская, 14
Тел.: (0482) 348-078
Факс: (0482) 347-947
E-mail: Danukr@Danaos.od.ua
www.danaos.od.ua

г. **Мариуполь**, ул. Гагарина, 3
Тел.: (0629) 47-03-20
Факс: (0629) 47-45-47
E-mail: danaos@mrpl.dn.ua

MSC CREWING SERVICES

65114, Украина, Одесса,
Люстдорфская дорога, 140-В
Тел.: +38 (0482) 333-891
(многолинейный)
Факс: +38 (0482) 333-892
E-mail: info@msccs.com
www.msccs.com

V.SHIPS

65114, Украина, **Одесса**,
ул. Маршала Жукова, 37/2
Тел.: +38 (048) 734-03-40
E-mail: Application@odessa.vships.com
73000, **Херсон**,
ул. 21 Января, 37, оф. 511
Тел.: +38 (0552) 45-48-21

99011, **Севастополь**,
ул. Синявина, 1, офис 308
Тел./факс: +38 (0692) 54-50-21

WILSON CREWING AGENCY, ODESSA

65000, Украина, Одесса,
пер. Маяковского, 7
Факс: +38 (048) 711-75-07
моб.: +38 (050) 392-70-74

UNIVIS.LTD

65044, Украина, Одесса,
пер. Пироговский, 6
Тел./факс: +38 (0482) 37-22-06,
+38 (0482) 37-22-64
Факс: +38 (0482) 37-16-25
Телекс: 732116 UX
E-mail: office@univis.uptel.net

ДП «ТОМЕКС»

65012, Одесса, пер.
Мукачевский, 6/5, оф. №4
Тел.: +38 (0482) 34-88-87
Факс: +38 (0482) 34-80-07
E-mail: office@tomexteam.com

ООО «Украинское морское агентство»

65026, Одесса, ул. Бунина, 10

(Морской бизнес-центр,
1-й и 7-й эт.)
Тел.: +38 (0482) 307-805
www.uma.od.ua

ДП «СИГАЛ»

Одесса, ул. Княжеская, 27
Тел.: (0482) 34-98-05;
(0482) 34-92-65
Факс: (0482) 34-78-54
E-mail: crewmail@seagullco.com

STAFF CENTRE

Одесса, пл. Екатерининская, 6,
комн. 16
Тел.: (0482) 34-75-73, 34-75-70
Факс: (0482) 34-77-84

ММС

Одесса, ул. Большая
Арнаутская, 44
Тел.: +38 (048) 785-04-70
+38 (048) 734-21-70
Факс: +38 (048) 235-62-85
Email: crew@mmc.co.ua
Сайт: http://mmc.co.ua

УКРФЕРРИ

Одесса, пер. Сабанский, 4-а
Тел: +38 (0482) 34-86-31,

+38 (0482) 34-86-58
Факс: +38 (0482) 348-297,
+38 (0482) 348-108
Телекс: 732124 FERRY UX
Инмарсат-С: (581) 492558010
E-mail: crew@ukrferry.com

БАРБЕР

Одесса, бул. Французский
бульвар, 11-Б
Тел: +38 (048) 784-05-69;
+38 (048) 784-05-71;
+38 (048) 784-05-72
E-mail: crew@wilhelmsen.com.ua
www.wilhelmsen.com.ua

VITA MARITIME

Одесса, ул. Посмитного,
д. 9-а, оф. 32
Тел.: +38 (0482) 329-426
E-mail:
vitamaritime@email.com.ua
www.vita-maritime.com

МОРСКОЕ БЮРО

Одесса, пр. Александровский, 4,
оф. 12
Тел.: +38 (0482) 347-752
E-mail: mb@mb.od.ua
www.mb.od.ua



Открытие круизных компаний «под ключ»

Подготовка Контрактов с иностранными судовладельцами

Организация работы и документооборота круизной компании

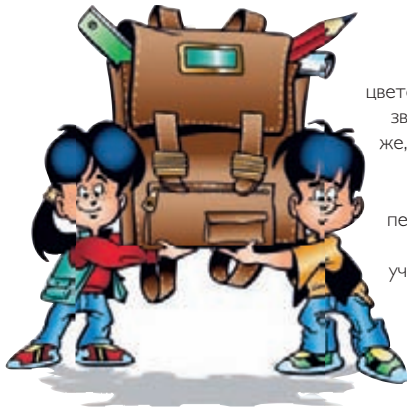
Консультации по налогообложению

Другие виды юридических услуг



Нужен совет?
Портал «Помощь морякам» ответит на все твои вопросы!

В СЕНТЯБРЕ



1 СЕНТЯБРЯ День знаний

День знаний — это море цветов и белых бантов, первый звонок, волнение и, конечно же, традиционный урок мира. Это самый долгожданный день для тех, кто впервые переступит школьный порог, праздник начала нового учебного года для учащихся, студентов, учителей и преподавателей. По традиции в этот день в школах проходят торжественные линейки.



2 СЕНТЯБРЯ
День города Одесса



3 СЕНТЯБРЯ День рождения Ф. Порше (1875), основателя компании «Porsche»

Поистине классические немецкие спортивные автомобили «Порше» известны во всем мире. Но не все знают, что основатель самой фирмы долгие годы работал главным конструктором на многих автомобильных заводах: «Лонер» (1898–1906), «Аустро-Даймлер» (1906–1923), «Даймлер-Бенц» (1923–1928), «Штейр» (1928–1930), «Ауто-Юнион» (1934–1938) и «Фольксваген-КДФ» (1938–1945), прежде чем на свет появился первый автомобиль с его именем. Это был человек большого ума и гениальных возможностей.

4 СЕНТЯБРЯ



День предпринимателя

В первое воскресенье сентября в Украине отмечается День предпринимателя. Праздник установлен Указом Президента № 1110/98 от 05.10.1998 г., чтобы отметить важную роль, которую играет этот сектор экономики в формировании нового экономического строя, развития демократии и гражданского общества.



9 СЕНТЯБРЯ

Международный день красоты

С 1995 года в этот день в мире особенно приветствуется всё красивое, прекрасное, что доставляет эстетическое и нравственное наслаждение. Поэтому во многих городах и странах именно 9 сентября повсеместно проводятся конкурсы красоты.

10 СЕНТЯБРЯ



День украинского кино

Профессиональный праздник работников кинематографии — День украинского кино — установлен Указом Президента № 52/96 от 12.01.1996 г. и отмечается ежегодно во вторую субботу сентября. Первая украинская киносъемка состоялась в сентябре 1896 года в Харькове, где фотограф Альфред Федецкий снял несколько хроникальных сюжетов. А уже в декабре Федецкий устроил первый украинский киносеанс в Харьковском оперном театре.

13 СЕНТЯБРЯ



День программиста

Неофициальный праздник программистов, отмечаемый в 256-й день года. Число 256 (два в восьмой степени) выбрано потому, что это количество чисел, которые можно выразить с помощью одного байта. В високосные годы этот праздник попадает на 12 сентября, в невисокосные — на 13 сентября.

17 СЕНТЯБРЯ



День изобретателя и рационализатора Украины

Изобретательскую и рационализаторскую деятельность регулирует Украинский институт промышленной собственности «Укрпатент». На сегодня им зарегистрировано около 100 000 патентов на изобретения, а также около 10 000 патентов на полезные модели. Украина имеет несомненные инновационные достижения мирового уровня: самолеты из семейства «АНов», ядерные технологии Адаменко, технология стимулирования роста растений в сельском хозяйстве (Пономаренко), медицинские изобретения — способ борьбы с раком (Завирюха) и лечения сосудов человека неоперативным методом (Бурый).

День фармацевтического работника Украины

На фармацевтическом рынке Украины осуществляют деятельность более 5 тысяч субъектов ведения хозяйства, среди которых 9456 аптек, 5470 аптечных пунктов, 6310 аптечных киосков, 927 аптечных складов и почти 7000 лечебно-профилактических заведений.



День работников гражданской защиты Украины (День спасателя)

В указе Президента Украины № 1010/2004 от 27.08.04 г. отмечен значительный вклад пожарников и аварийно-спасательных формирований и служб в дело защиты населения и территорий от последствий чрезвычайных ситуаций техногенного и естественного характера. Этим же указом «О дне работников гражданской защиты» учрежден День спасателя.

**18 СЕНТЯБРЯ
День работника леса**

В третье воскресенье сентября отмечается профессиональный праздник людей, которые своим благородным трудом приумножают лесные богатства планеты и способствуют их рациональному использованию.

19 СЕНТЯБРЯ



Создана первая железная дорога

В 1763 году русский инженер И. И. Ползунов представил проект парового двигателя для подачи воздуха в плавильные печи. Паровая машина Ползунова имела мощность 40 лошадиных сил. Первый паровоз был построен в 1804 году Ричардом Тревитиком, в молодости знакомым с Джеймсом Уаттом, изобретателем паровой машины. Однако железо в те годы было слишком дорого, а чугунные рельсы не могли выдержать тяжелую машину. В последующие годы многие инженеры пытались создавать паровозы, но самым удачливым из них оказался Георг Стефенсон, который в 1812–1829 гг. не только предложил несколько удачных конструкций паровозов, но и сумел убедить шахтовладельцев построить первую железную дорогу из Дарлингтона к Стоктому, способную выдержать паровоз. Позднее паровоз Стефенсона «Ракета» выиграл специально устроенное соревнование и стал основным локомотивом первой общественной дороги Манчестер — Ливерпуль.

**21 СЕНТЯБРЯ
Международный день мира**

В 1982 году Генеральная Ассамблея ООН провозгласила Международный день мира как день всеобщего прекращения огня и отказа от насилия. Он призван заставить людей не только задуматься о мире, но и сделать что-нибудь ради него. ООН использует празднование Дня мира для привлечения внимания к своей разносторонней работе в поддержку мира и для того, чтобы побудить отдельных людей, группы и общины на всей планете к осмыслению проблем мира и обмену информацией и практическим опытом деятельности по его достижению.



22 СЕНТЯБРЯ

Судный день

Десятый день еврейского нового года — Судный день (Йом Кипур) — день искупления грехов и Высшего суда. Это единственный день в году, когда Тора предписывает человеку не заниматься ничем, кроме анализа своих поступков и помыслов. Судный день, согласно еврейской традиции, завершается тем, что каждый еврей получает положительную или отрицательную оценку своих деяний, а на ее основе — приговор милостивый или осуждающий. В этот день выясняется, принята или отклонена просьба о прощении Высшим судом на небесах.

**25 СЕНТЯБРЯ
День машиностроителя Украины**

Ежегодно в четвертое воскресенье сентября в Украине отмечается День машиностроителя. В структуре машиностроительной отрасли Украины в настоящее время насчитывается свыше 2800 промышленных предприятий и 230 организаций, которые выполняют научные и научно-технические работы. Общее количество работающих в отрасли — свыше 1 млн человек.

**26 СЕНТЯБРЯ
Европейский день языков**

Отмечается как способ поддержки языкового разнообразия, двуязычия каждого европейца и развития преподавания языков в мире. В европейских институтах официально равноправно используются следующие языки: английский, болгарский, венгерский, греческий, датский, ирландский, испанский, итальянский, латышский, литовский, мальтийский, немецкий, нидерландский, польский, португальский, румынский, словацкий, словенский, финский, французский, чешский, шведский, эстонский.

27 СЕНТЯБРЯ



Всемирный день туризма

Учрежден Генеральной ассамблеей Всемирной туристской организации в 1979 году в испанском городе Торремолино. Цель праздника — пропаганда туризма, освещение его вклада в экономику мирового сообщества, развитие связей между народами разных стран. Это праздник каждого, кто хоть раз ощутил себя путешественником, выбравшись из каждодневной будничной суеты на берег реки, в лес, в поле или в другие места, которыми так богата наша земля!

29 СЕНТЯБРЯ

Всемирный день моря

Один из международных дней в системе Организации Объединенных Наций. Отмечается с 1978 года по решению X сессии Ассамблеи Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО). Цель Всемирного дня моря — привлечь внимание международной общественности к тому, какой невосполнимый ущерб морям и океанам наносят перелов рыбы, загрязнение водоемов и глобальное потепление. Две наиболее важные задачи — повышение безопасности на море и предупреждение загрязнения морской среды, в частности, нефтью.

**30 СЕНТЯБРЯ
Международный день переводчика**

«Почтовые лошади прогресса» — так Александр Пушкин окрестил профессию переводчиков. Значение ее в жизни всего человечества, со времен разрушения Вавилонской башни, огромно, хоть и незаметно. Только в 1991 году у переводчиков появился свой профессиональный праздник: Международная Федерация Переводчиков (FIT) провозгласила 30 сентября Международным днем переводчиков.



МЕМОРАНДУМ О ВЗАИМОПОНИМАНИИ

Руководители Профсоюза работников морского транспорта Украины и Черноморской первичной профсоюзной организации моряков приняли в Одессе представителей профсоюза ver.di, Германия, и провели с ними переговоры.



З апланированная ранее и проведенная в июле нынешнего года встреча была отмечена участием Барбары Рутман (Barbara Ruthman), руководителя кампании по борьбе с удобными флагами в профсоюзе ver. di, и ее ассистента Арне фон Шпрекельсена в праздновании Дня флота Украины, организованного и проведенного ПРМТУ.

На празднике, со сцены концертного зала, Барбара Рутман вручила председателю украинского профсоюза Михаилу Кирееву статуэтку медведя, который является символом города Берлина, столицы Германии.

В немецком эпосе медведь считается символом практической предусмотрительности, сбережения того хорошего, что сделано прежней работой. В нашем случае он явился символом достойного сотрудничества и продуктивного взаимопонимания между профсоюзом ver.di и ПРМТУ.

В те же дни Арне фон Шпрекельсен участвовал в торжественной церемонии вручения дипломов выпускникам Одесского морского колледжа технического флота. В напутственном слове он пожелал молодым морякам удачи, терпения, крепкого здоровья, а также сил и смелости достойно переносить испытания на жизненном и морском пути.

Во время своего пребывания в Украине делегация ver.di

МЕМОРАНДУМ –

1. дипломатический документ, в котором подробно излагается фактическая сторона международного вопроса, дается анализ тех или иных положений, приводится обоснование позиции государства;
2. письмо с напоминанием о чем-либо (в торговле);
3. докладная записка, служебная справка;
4. перечисление в страховых полисах (особенно морских) опасностей, страхование от которых не производится.

и руководство ПРМТУ и ЧППОМ провели переговоры в несколько этапов. В ходе их обсуждались такие актуальные вопросы, как социальная защита, заработная плата и трудовые права украинских моряков на судах немецких судовладельцев, работающих по договорам с ver.di. Стороны также рассмотрели такой важнейший аспект как социальное обеспечение украинских моряков во время отпуска.

Результатом успешно состоявшихся украинско-немецких профсоюзных переговоров стало подписание «Меморандума о взаимопонимании» между ver.di и ПРМТУ. Как и статуэтка берлинского медведя, врученного в День флота Украины, меморандум стал письменным подтверждением настоящей дружбы и продуктивного сотрудничества между Профсоюзом ver.di, Германия, и Профсоюзом работников морского транспорта Украины.

Статья подготовлена по материалам газеты «Моряк» №7



ver.di



НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ

В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ УВЕНЧАЛАСЬ УСПЕХОМ

В июне прошла неделя действий против удобных флагов и удобных портов в Японии, Корее, Тайване и на тихоокеанском побережье России, и теперь профсоюзы подводят итоги проделанной работы.



В ЯПОНИИ МОРЯКИ И ДОКЕРЫ СТРАНЫ ЧЕРЕЗ СВОЙ СОВЕТ ПРОФСОЮЗОВ,

в который входят национальный профсоюз моряков JSU, национальная федерация докеров Zenkoku-Kowan и японская национальная конфедерация портовиков и транспортников Kouin-Domei, приняли участие в кампании, проходившей в 44 портах, и посетили 129 судов.

ЧЛЕНЫ ПРОФСОЮЗОВ ТАКЖЕ ПРОВОДИЛИ МИТИНГИ возле головного офиса пароходства Kotoku Kaiun, чтобы выразить руководству компании свое мнение о необходимости защищать экипажи на своих судах, а также применять договора МФТ. Кроме того, члены профсоюзов протестовали у головного офиса пароходной компании Dowa Line в Токио, выступая с такими же требованиями.

ЧЛЕНЫ ПРОФСОЮЗОВ МОРЯКОВ И ДОКЕРОВ ТАКЖЕ ПОДАЛИ ПЕТИЦИИ муниципальному правительству префектуры Эхимэ и городским властям города Сикоку-Чуо, требуя принять меры в связи с контролем и регулированием в порту Мисима-Каваное в свете закона «О деятельности на портовом транспорте», чтобы обеспечить морякам реализацию права на беспрепятственное увольнение на берег.

ЧЛЕНЫ РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ) ПРИ ПОСЕЩЕНИИ СУДОВ ОБНАРУЖИЛИ, что 23 из 24 судов, которые они посетили, не имели договоров МФТ, а на многих судах морякам выплачивается низкая зарплата,



Координатор МФТ в Корее Ким говорит: – Нам удалось подписать новый договор с помощью HSCC и добиться возврата морякам одного из судов задолженности в размере 21 994 долларов США, в чем значительно помогли профсоюз FKSU и профсоюз докеров порта Инчхон.



которая также зачастую задерживается. В порту Находка, где находится дальневосточное отделение российского профсоюза РПСМ, стоит 12 арестованных судов, все под удобными флагами. Экипажи на этих судах живут в бедности, и профсоюз оказывает им помощь, стараясь помочь морякам вернуться домой.

В Тайване добровольцы и сотрудники МФТ лично посетили с инспекцией 18 судов в портах Тайджун и Гаосюн.



Инспектора МФТ в Корее, а также докеры и моряки, осмотрели суда в Пусане, Ульсане и Инчхоне. Для расширения кампании МФТ по борьбе с удобными портами они использовали специально разработанные материалы МФТ, а также материалы об опасности неправильного обращения с грузами. Они взяли интервью у моряков на тему пиратства как тревожного явления современности.

Координатор МФТ в Корее Ким говорит: «Нам удалось подписать новый договор с помощью HSCC и добиться возврата морякам одного из судов задолженности в размере 21 994 долларов США, в чем значительно помогли профсоюз FKSU и профсоюз докеров порта Инчхон».

«В ходе этой недели действий мы старались особенно активно расширять кампанию по борьбе с удобными портами и кампанию по организации правильной обработки грузов, наряду с борьбой с удобными флагами. Мы очень рады были получить такую значительную поддержку со стороны докеров».





ОСНОВЫВАЯ ДОБРЫЕ ТРАДИЦИИ



Греческий представитель Danaos капитан Георгиос Эконому был удостоен награды от Одесской областной государственной администрации — за развитие и укрепление греко-украинских отношений в морской отрасли и содействие увеличению рабочих мест для украинских моряков. Ценный подарок — именные часы — губернатор Одесской области Эдуард Матвийчук вручил капитану Эконому на торжественной церемонии в Золотом зале Литературного музея, приуроченной к 20-летию Независимости Украины.



Греческая компания Danaos Shipping занимает лидирующие позиции на мировом рынке морских перевозок. Оставаться на должном уровне в условиях высокой конкуренции компании помогает хорошая репутация, заслуженная плавсоставом компании, а также успешный менеджмент.

В апреле 2011 года руководство компании организовало первый бесплатный тренинг **Meteo/heavy weather avoidance** и **Charter party peculiarities** – для капитанов и старших помощников, и RT-flex engines – для старших, вторых и третьих механиков. Спустя всего четыре месяца прошел второй этап повышения квалификации моряков (см. «Морской» № 15).



Пастушенко Валерий Леонидович,
капитан дальнего плавания,
директор «Данаос Украина»:

– Каждое начинание требует осмысления. Мы поняли, что в тот момент, когда мы проводили первый тренинг, часть моряков находилась на рабочих местах в море, другая часть – в заслуженном отпуске. Мы смогли охватить всего лишь небольшую часть желающих пройти это обучение. Мы прекрасно осознаем, что начатое дело должно продолжаться, и надеемся, что это станет очередной доброй традицией для компании Danaos.



Капитан
Георгиос Эконому:

– В этот раз мы собрали больше моряков. Это объясняется тем, что среди моряков идет молва о наших тренингах. Нам, в свою очередь, приятно, что множество моряков позитивно отзываются о курсе повышения квалификации, организованном компанией «Данаос». Особенно хочется отметить, что программа обучения доступна для любого желающего и является полностью бесплатной.



Подводя итоги, хочется отметить, что компания «Данаос Украина» в полной мере переняла греческое добродушие и гостеприимство: все моряки, участвовавшие в тренинге, получили не только бесплатные знания, но и условия обучения, соответствующие европейским стандартам (питание, кофе-брейки, оплату проезда и отдых).





История Одессы: краткий очерк

О возрасте Одессы спорят до сих пор. С одной стороны, все хорошо знают известный указ 1794 года о строительстве порта и города при нем, что служит бесспорным основанием для отсчета. С другой, очевидно и то обстоятельство, что Северное Причерноморье имеет куда более давнюю историю заселения и хозяйственного освоения.

Особый отпечаток на судьбу и лицо наше города наложило его приморское положение. Одесса закладывалась как порт, долгое время выделялась как «окно» и даже «дверь» в Европу. Летом 1792 года в Петербурге было принято решение о строительстве Днестровской оборонительной линии крепостей: на Днестре против Бендер, Гаджидерской (в районе современного Овидиополя), Гаджибейской и двух около Очакова. Предполагалось, что часть этих крепостей, в том числе и Хаджибей, станут центрами уездов новой области.

Для реализации задуманного Екатерина II направила на юг уже выполнявшего подобную работу в Финляндии генерал-аншефа А. В. Суворова. Под его непосредственным наблюдением инженер-полковник Ф. П. Деволян спроектировал планы крепостей, в частности и Хаджибейской крепости. Заложённая в июне 1793 года, крепость спешно была закончена в конце года. 27 мая 1794 года Екатерина II подписала рескрипт об основании города Хаджибея.

В январе 1795 года город, по желанию Екатерины II, получил современное название. «Одессой» Хаджибей стали называть вскоре после издания указа (от 27 мая 1794 г.) и называли его так потому, что когда-то давным-давно, верстах в 45 к востоку от Хаджибея, на оконечности левого берега Тилигульского лимана находилось греческое селение Одессос или Одиссос.

В начале 1795 года комендантом был назначен вице-адмирал И. М. Де Рибас. Приток переселенцев, освоение территории, необходимость детализации планировочной структуры города привели Ф. П. Деволана в 1795 году к мысли о создании проекта перспективного развития Одессы.

По замыслу проектировщика, за административно-хозяйственной зоной (на месте современного Приморского бульвара) начиналась жилая зона, достигавшая значительных размеров. Улицы в одном случае шли параллельно уходящим к морю балкам, а в другом — располагались перпендикулярно к ним. Выделя-

The seaside location of the city imposed a special mark on the fate and face of it. Odessa was laid as a port, and for a long time stood out as a «window» and even a «door» to Europe. It was formed and developed under a huge influence of European culture and with the direct participation of European political and military leaders, builders, architects, financiers and businessmen. All of that sharply differed Odessa from the other cities of the Russian Empire and even from «fully European» St. Petersburg.

In summer 1792 in St. Petersburg it was decided to build the Dniester defensive line of fortresses: on the Dniester (near Bendery), Gadzhiderskaya (near modern Ovidiopol), and two near Ochakov. Even before the construction of fortresses started, the troops were placed there to be used as laborers. The civil population also flowed there.

It was assumed that some of these strongholds, including Hadzhibey, would become the centers of the districts of the new area.

To implement the plan, Catherine II sent General-in-Chief Alexander Suvorov, who already carried out the similar work in Finland, to the south.

Under his direct supervision colonel F.Devolan designed the plans of fortresses, in particular Hadzhibey fortress.

In 1794 the work on construction of the port and refining the plans of the city building began under the direction of J. de Ribas and engineer-colonel F.Devolan. In August 22 (September 2,

Особый отпечаток на судьбу и лицо города наложило его приморское положение. Одесса закладывалась как порт, долгое время выделялась как «окно» и даже «дверь» в Европу, формировалась и развивалась под огромным воздействием европейской культуры и при самом непосредственном участии европейских политических и военных деятелей, строителей и архитекторов, финансистов и коммерсантов. Всё это резко отличало тогдашнюю Одессу от других городов Российской империи и даже от «вполне европейского» Петербурга.





Новый город создавался прежде всего как военно-морской форпост России на ближних подступах к турецким владениям. В проекте застройки намечалось создание четырех гаваней, от которых подъем вел на удаленную от обрыва часть плато, где предполагались городские кварталы.

лись два блока кварталов, сопрягавшихся между собой под углом 45 градусов. По оси ориентированных к морю улиц предусматривались различные по функциональному назначению площади. Планировка города, предложенная Ф. П. Деволаном, несомненно, стала одним из наиболее значительных достижений градостроительства российского классицизма.

При размещении поселенцев подчеркнутое внимание уделялось национальным признакам новых жителей, что проявилось в выделении кварталов, располагавшихся вокруг площадей с этноконфессиональными храмами. Поныне сохранились названия: Греческая, Болгарская, Арнаутская и др.

Конец XVIII – начало XIX века ознаменовались строительством порта с тремя гаванями, прикрываемого с юга крепостью. На эти цели, а также на постройку кафедрального собора, административных зданий, госпиталя, городу выделили в 1794–1795 гг. более 2 млн рублей.

В 1815 году градоначальником Одессы стал граф Ланжерон, при котором Одесса получила статус порто-франко. При градоначальнике Ланжероне также был основан Институт благородных девиц, городская типография, устроен Ботанический сад, открыт лицей; в 1820–40-е годы создается архитектурная визитная карточка Одессы – ансамбль зданий и сооружений Приморского бульвара.

В 1823 году генерал-губернатором Новороссийского края был назначен выдающийся государственный деятель князь М. С. Воронцов, очень много сделавший для Одессы. На торце Приморского бульвара был возведен комплекс сооружений Воронцовского

New Style) 1794, a solemn laying of the buildings of Hadzhibey took place.

In January 1795 the city, according to the will of Catherine II, received its present name. Hadzhibey was called "Odessa" shortly after the publication of the edict (dated May 27, 1794), and it was named due to the fact that once upon a time, about 45 miles East of Hadzhibey, at the tip of the left bank of Tiligul estuary, there was a Greek settlement named Odessos or Odissos.

In early 1795 Vice-Admiral J. de Ribas was appointed the commandant. The influx of immigrants, territory development, and the need for detailed planning structure of the city led F.Devolan in 1795 to the idea of creating a project of long-term development of Odessa. This plan, with minor changes, formed the basis of architectural design in 1798 and 1799's.

As conceived by the designer, after the administrative area (the place of modern Primorsky Boulevard) the considerable size living area began. In one case the streets ran parallel to the beams outgoing to the sea, and in another were located perpendicular to them. There were allocated two blocks of neighborhoods, interacting with each other at an angle of 45 degrees. Along the



В 1815 году градоначальником Одессы стал граф Ланжерон, при котором Одесса получила статус порто-франко, которым пользовалась в 1817–1859 годах, т.е. была свободной экономической зоной, где допускались беспошлинная продажа и хранение иностранных товаров.

дворца (1824–34 гг.). В центре бульвара был установлен памятник А. де Ришелье (1828 г.), от которого на средства Воронцова в 1837–41 гг. годах была построена Бульварная (Потемкинская) лестница, имеющая 192 ступеньки, – парадный вход в город со стороны Черного моря.

К 1850 году Одесса стала крупным промышленным центром с населением около 100 тыс. человек. Наиболее острой городской проблемой стала постоянная нехватка питьевой воды, которой Одессу снабжала 100-метровая артезианская скважина, пробуренная в Водяной балке. В феврале 1853 года от источника, расположенного в 12 верстах от Одессы, был проложен первый городской водопровод Ковалевского.

В 1866 году Одесса была соединена железной дорогой с Киевом и Харьковом. 9 сентября 1873 года была окончательно решена проблема водоснабжения, когда при помощи английских concessionеров Одесса получила днестровскую воду, а в специально построенном на Соборной площади фонтане забились первые струи чистой питьевой воды. К концу XIX века это был самый современный водопровод в Европе и по протяженности – единственный в России.

В 1878–95 годах градоначальником Одессы был Г. Г. Маразли, в годы правления которого была построена конно-железная дорога, проложена первая трамвайная линия, разбит Александровский сад, построен новый Оперный театр – один из лучших в Российской империи.

Одесса развивалась столь стремительно, что всего за одно столетие превратилась из небольшого поселка в крупнейший морской порт России на Черном море и четвертый по величине город Российской империи, после Петербурга, Москвы и Варшавы.

В начале XX века Одесса стала еще и популярным климатическим курортом. 8 июля 1902 года был пущен одесский фуникулер рядом с Бульварной (Потемкинской) лестницей. Два вагончика, вместимостью 35 человек каждый, были привезены из Парижа и связали нижнюю часть города с верхней. Проработал фуникулер почти в неизменном виде до 1969 года.



axis of the streets oriented towards the sea the several squares were provided, very different in their functional purposes. Town planning, proposed by F.Devolan, undoubtedly became one of the most significant achievements of the urban development of the Russian classicism.

When placing settlers, the underlined attention was paid to national characteristics of new residents. It was reflected in the allocation of blocks of buildings placed around the squares with ethnic and religious temples. Hitherto preserved the names of the streets: Greek, Bulgarian, Arnavtskaya etc.

The end of XVIII – early XIX century was marked by construction of the port with three harbors, sheltered with the fortress from the south. For these purposes, as well as the construction of the cathedral, administrative buildings and the hospital, the city was given more than 2 million rubles in 1794-1795.

In 1815 the Count Langeron became a town governor of Odessa and the city got a free port status, which was used in 1817-1859.

By 1850 Odessa became a large industrial center with a population of about 100 thousand people. The most acute urban problem was the constant shortage of drinking water. Odessa was supplied with water via 100-meter artesian well, drilled in Vodyanaya boom. In February, 1853 from a source located 12 miles from Odessa, the first urban water-pipe named by the merchant T.Kovalevsky was pulled.

In 1878-95 the town governor of Odessa was G. Marazli, during whose reign there were built the horse-drawn railway, the first tramway line, Alexander II Garden, new Opera House – one of the best in the Russian Empire.

Odessa developed so rapidly that through just one century had changed from a small settlement into the Russia's largest seaport on the Black Sea and the fourth largest city in the Russian Empire, after St. Petersburg, Moscow and Warsaw.





МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПЕРЕГОВОРНЫЙ ФОРУМ

ПОДПИСАЛ ТРЕХЛЕТНЕЕ СОГЛАШЕНИЕ

IBF (Международный переговорный форум), в который входят представители ITF (Международной федерации транспортных рабочих), от имени моряков, и JNG (Объединенная переговорная группа), от имени работодателей, в ходе переговоров, состоявшихся в Майами 27 и 28 июля, достигли окончательного соглашения.



Результат, за который активно боролись обе стороны, был достигнут. Было подписано трехлетнее соглашение, распространяющееся на все договоры IBF, которые вступят в силу с 1 января 2012 года, и подразумевает постепенное увеличение оплаты труда на протяжении всего трехлетнего периода. С 1 января 2012 года планируется 2%-ное повышение заработной платы, с 1 января 2013-го — последующее повышение на 2,5%, а с 1 января 2014 года — заключительное повышение на 3%.

В соответствии с условиями новой методологии, согласованной сторонами в 2010 году, процентное увеличение будет применяться как к зарплате, так и к профсоюзным фондам; однако специфика применения увеличения по отношению к категориям офицерского и рядового состава и к составным элементам профсоюзных фондов будет решаться



Dave Heindel,
председатель
Секции моряков
ITF, отметил:

– Это соглашение свидетельствует о силе IBF-процесса и его способности достигать соглашений по сложным вопросам в трудные времена.



на локальных переговорах между отдельными членскими профсоюзами МФТ и работодателями.

Как и на обсуждение вопросов, касающихся расходов, участники IBF потратили немало времени, обсуждая конкретные поправки к статьям Коллективного договора IBF, который включает такие пункты, как внесение изменений в период, который определяется как испытательный, когда моряк впервые нанимается на работу в компанию, и ссылки на конвенцию МОТ о труде в морском судоходстве (MLC).

Проблема пиратства обсуждалась очень подробно, и пересмотренный текст был согласован по вопросам военных действий и районов повышенного риска. Вопрос о пересмотре расширенной области и компенсации был отложен до следующего диалога в ближайшем будущем.

В дополнение к конкретным поправкам к статьям Коллективного договора был подписан пересмо-

тренный Меморандум о Соглашении, который содержит достигнутые в ходе всего процесса переговоров IBF дополнительные договоренности. Они являются открытыми и актуальными в настоящее время и содержат также пункты, добавленные во время переговоров 2011 года. Эти дополнения включают принципы оказания помощи компаниям в развитии дисциплинарных процедур, порядка обжалования, процедур рассмотрения случаев хулиганства и агрессии, а также обязательства по обеспечению судов будущими офицерами путем обучения кадетов и предоставления учебных должностей на борту судов, охваченных договорами IBF.

способности достигать соглашений по сложным вопросам в трудные времена».

Giles Heimann, генеральный секретарь IMES и секретарь JNG, прокомментировал: «Конечным результатом, которого достиг IBF, является практичное и взаимоприемлемое для обеих сторон соглашение. IBF-система в очередной раз продемонстрировала способность обеих сторон тесно сотрудничать в изучении основных актуальных вопросов. Путем обсуждения, переговоров, понимания, выражения уважения к мнению друг друга было найдено решение, которое доказывает, что мы добились прекрасного результата для тех, кого мы представляем». Heimann добавил также: «Хотя,



Говоря о результатах переговоров IBF, Dave Heindel, председатель Секции моряков ITF, отметил: «В последние несколько лет оказывалось большое давление на обе стороны IBF, требовалось доказать, что проводится ответственная работа по поддержке как моряков, так и их работодателей. Обвал мирового финансового рынка привел к тому, что работодатели захотели минимизировать свои расходы в трудное время, они стали оказывать давление на тех, кто представляет моряков, чтобы те поняли существующую финансовую ситуацию, при этом демонстрируя, что они защищают интересы и жизни членов своих организаций. Окончательное соглашение, которого мы достигли, продемонстрировало способность обеих сторон работать совместно, будучи при этом одновременно конструктивными и представительными. Это соглашение свидетельствует о силе IBF-процесса и его



Giles Heimann, генеральный секретарь IMES и секретарь JNG, прокомментировал: – IBF-система в очередной раз продемонстрировала способность обеих сторон тесно сотрудничать в изучении основных актуальных вопросов.



конечно, конкретные действия будут сосредоточены на повышении заработной платы, мы не должны забывать, что IBF-система партнерства фокусируется и на многих других вопросах. В ходе этих переговоров мы многого добились и это позволит IBF развиваться в будущем, а также регулировать вопросы выплаты заработной платы».

На заседаниях Международного переговорного форума в качестве наблюдателя присутствовал представитель Профсоюза работников морского транспорта Украины Олег Григорюк, первый заместитель председателя ЧППОМ. В ходе консультаций и бесед с коллегами из братских профсоюзов были обсуждены вопросы активного участия профсоюзов-поставщиков рабочей силы в работе Переговорного форума в будущем, а также непосредственное участие Украины, в лице представителей ПРМТУ, в последующей работе форума.



НА ПУТИ К РАТИФИКАЦИИ КОНВЕНЦИИ МОТ 2006

Сингапур стал первой азиатской страной, ратифицировавшей Конвенцию МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года

Сингапур ратифицировал Конвенцию МОТ о труде в морском судоходстве (MLC) при полной поддержке трехсторонних партнеров. Этими партнерами являются морские профсоюзы и Национальный конгресс профсоюзов, а также морская отрасль и Сингапурская государственная федерация работодателей. Решение о ратификации объявил Старший парламентский секретарь по вопросам трудовых ресурсов и образования Hawazi Daіrі на Международной конференции труда в Женеве, Швейцария. Представляя документ о ратификации, Loh Khum Yeap, постоянный секретарь Министерства трудовых ресурсов Сингапура, сказал: «Сингапур рад ратификации Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года, которая была полностью поддержана нашими трехсторонними партнерами. Это важный шаг для Сингапура, и мы обязуемся соблюдать положения Конвенции на зарегистрированных в Сингапуре судах и судах, которые заходят в наши порты, а также добиваться достойных условий труда для моряков».

Lam Yi Young, исполнительный директор морского порта Сингапур, заявил: «Моряки играют важнейшую роль в обеспечении судоходства, мировой торговли и мировой экономики».

При получении документа о ратификации Cleopatra Doumbia-Henry, глава департамента международных норм МОТ, заявила: «Ратификация MLC 2006 Сингапуром, крупнейшим в мире портовым государством и одним из десяти самых крупных государств флага, является мощным сигналом морскому сообществу». Она также заявила, что Сингапур стал первым государством Азии, которое приняло «Билль о правах моряков», и отметила важность Азии для морской торговли и мировой экономики.



Cleopatra Doumbia-Henry добавила: — Ратификация является ярким выражением лидерства Сингапура, который посылает сигнал другим странам присоединиться, что даст возможность морякам всего мира извлечь пользу из «Билля о правах», а судовладельцам — от равных условий.



Сингапур входит в десятку крупнейших в мире судовых реестров и считается авторитетным государством флага, славится качеством своего флота и эффективным морским управлением.

Спустя две недели после ратификации Конвенции Сингапуром, перечень стран-участниц Конвенции пополнила Дания. Дания стала третьим членом ЕС после Испании и Болгарии, которая ратифицировала Конвенцию о труде в морском судоходстве 2006 года.

Cleopatra Doumbia-Henry 23 июня приняла документ о ратификации Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 (MLC 2006) от посла Steffen Smidt, постоянного представителя Дании в Организации Объединенных Наций.

При получении документа о ратификации Ms Doumbia-Henry заявила: «Ратификация MLC 2006 Данией отражает давнюю привязанность страны к принципам и ценностям МОТ, а также ее обязательство обеспечить достойные условия труда и жизни моряков, работающих на бортах ее судов. Ратифицировав MLC 2006, Дания стала третьим государством-членом ЕС, реализовавшим решение Совета ЕС от 2007 года, разрешающее государствам-членам ратифицировать Конвенцию о труде в морском судоходстве 2006 года в интересах европейского сообщества. Эта ратификация посылает мощный сигнал остальным 24 членам ЕС, чтобы они также сделали всё для того, чтобы моряки всего мира могли получать выгоду от Билля о правах, а судовладельцы находились в равных условиях».





Посол Steffen Smidt заявил:
 — Достойные условия труда для моряков и честной конкуренции для судовладельцев очень важны для по-настоящему глобальной индустрии, которой является судоходство. Мы надеемся, что многие другие страны смогут ратифицировать эту Конвенцию как можно скорее и таким образом позволят Конвенции создать надлежащие качественные условия судоходству в мире. Это пойдет на пользу и морякам, и судовладельцам не только в нашей судоходной отрасли, но и в мире.



Дания имеет давние морские традиции, судоходство является одним из самых процветающих секторов национальной экономики. Дания находится на 17 месте среди государств флага, имеет крупнейший регистровый тоннаж, 615 судов с общим тоннажем в 11,8 млн брутто-тонн, зарегистрированных под ее флагом, задействованных в международной торговле, что составляет 1,2% от мирового торгового флота.

11 августа 2011 года государство Антигуа и Барбуда предоставило Международной организации труда документ о ратификации Конвенции. Антигуа и Барбуда стала третьей страной Карибского бассейна после Багамских островов и Сент-Винсент и Гренадин, которые ратифицировали Конвенцию. Антигуа и Барбуда входит в число 20 ведущих государств флага, более 90 тысяч моряков во всем мире работают на судах под флагом этого государства.

С ратификацией MLC 2006 Данией 16 государств-членов МОТ, представляющих более 53% мирового валового тоннажа флота, в настоящее время стали частью этой важной Конвенции, которая устанавливает минимальные стандарты и справедливые условия труда для моряков всего мира. Ожидается, что до конца этого года Конвенция о труде в морском судоходстве будет ратифицирована еще 14 странами, что позволит ей вступить в силу в 2012 году. Однако Украина должна тоже готовиться к этому процессу. Сопровождение Конвенции весьма затратная работа, а бюджетных средств всегда не хватает. Представители государственной власти не понимают

опасности последствий, если Конвенция не будет ратифицирована нашей страной. Этот документ является фундаментальным, и Украина, независимо от того, будет он принят ею или нет, обязана его выполнять. Не совсем понятна позиция ведомств и министерств в плане ратификации документа. Для того чтобы работать по новым условиям, необходимо совершенствовать законодательство. Если Украина не ратифицирует Конвенцию, то фактически 75 тысяч украинских моряков потеряют рабочие места и будут вынуждены трудоустроиваться через кривинги Молдавии, Прибалтики, России и других государств, которые уже ратифицировали конвенцию.

Профсоюз работников морского транспорта Украины принимал участие при разработке Конвенции, однако кроме ПРМТУ и представителя Министерства иностранных дел от Украины никто не присутствовал.

На сегодняшний день создан национальный комитет, который занимается ратификацией Конвенции. Кроме того ПРМТУ оказывает всевозможное влияние на реализацию проекта, но процесс продвигается очень медленно. Необходимо приложить максимум усилий для скорейшей ратификации конвенции, необходимо разработать ряд законных и подзаконных актов. ПРМТУ старается содействовать этому процессу, однако ведущую роль должны проявлять министерства и ведомства Украины.

Страна	Дата ратификации	Статус
Antigua and Barbuda	11:08:2011	ратифицирована
Bahamas	11:02:2008	ратифицирована
Benin	13:06:2011	ратифицирована
Bosnia & Herzegovina	18:01:2010	ратифицирована
Bulgaria	12:04:2010	ратифицирована
Canada	15:06:2010	ратифицирована
Croatia	12:02:2010	ратифицирована
Denmark	23:06:2011	ратифицирована
Gabon	12:05:2011	Получены инструменты ратификации - ожидание регистрации
Liberia	07:06:2006	ратифицирована
Marshall Islands	25:09:2007	ратифицирована
Norway	10:02:2009	ратифицирована
Panama	06:02:2009	ратифицирована
Saint Vincent and the Grenadines	09:11:2010	ратифицирована
Singapore	15:06:2011	ратифицирована
Spain	04:02:2010	ратифицирована
Switzerland	21:02:2011	ратифицирована

СУДОВОЙ ВРАЧ

Жизненно важная профессия всё чаще становится ненужной в торговом флоте. Так считают многие судовладельцы, отказываясь от услуг медицинского персонала. Их аргумент — специфика сегодняшних рейсов: небольшая продолжительность, частые заходы в порты, малая численность экипажей. Главная же причина — переизбыток дешевой рабочей силы на международном рынке труда плавсостава. Нет необходимости вкладывать деньги в человека. Все затраты ограничиваются объемом, обеспечивающим транспортную безопасность. И не более того.

Международная конвенция о труде в морском судоходстве устанавливает базовые требования к наличию медицинского персонала на борту и предписывает компетентному органу государства-участника установить, какие другие суда (помимо указанных в конвенции) должны иметь в команде врача. При этом учитываются такие факторы, как продолжительность, характер и условия рейса, а также количество моряков. Конвенция требует обязательного присутствия врача на судне, где находится более 100 человек, если рейс длится не менее трех суток. Это означает, что судовые врачи есть на борту всех морских круизных лайнеров и сопровождают речные круизы. Во всех остальных случаях необходимость найма врача определяет судовладелец.

Между тем сами моряки уверены, что врач на борту — жизненная необходимость.

Большая часть болезней, с которыми сталкиваются судовые врачи, связаны со спецификой условий труда моряков. По данным судовых отчетов, на первом месте среди профессиональных заболеваний болезни органов дыхания, на втором — травматизм, на третьем — болезни органов пищеварения. Всё чаще во время рейсов фиксируются сердечно-



сосудистые заболевания. И независимо от количества экипажа квалифицированная медицинская помощь может понадобиться любому моряку в любое время. А эту помощь может оказать только врач.

Как правило, судовой врач работает в условиях, когда специализированной помощи ждать неоткуда и надеяться приходится только на собственный опыт и квалификацию.

Николай Юрьевич Халецкий, бывший судовой врач с двадцатилетним опытом работы в море, рассказывает:

— Ситуации во время рейсов бывают разные. В моем первом же рейсе третий механик получил травму в области локтевой ямки верхней конечности. В этом месте очень много нервных пучков, сосудов, сухожилий. Рваная рана, обильное кровотечение... Не получи тогда человек своевременной квалифицированной медицинской помощи, мог бы и без руки остаться. К счастью, всё обошлось. Операция прошла удачно, руку мы ему сохранили. После этого парень еще полтора месяца находился на судне, а после рейса проходил лечение в стационаре ближайшего порта Владивостока.

Самой главной моей задачей, как судового врача, было не дать умереть человеку от инфаркта, кровоизлияния в мозг. Был случай — угроза разрыва почки. Здесь, конечно, пришлось применить все свои знания, весь опыт, полученный еще на берегу во время учебы и работы в медстационаре. Были у меня и сложные стоматологические случаи.

Надо сказать, что для врача в судовых условиях всегда много сложностей. На большом судне обычно была и амбулатория, и стоматкабинет, и изолятор, а на малых судах приходилось приспосабливаться, для операционной подбирать специальное помещение, где был бы нормальный стол для размещения стерильного инструмента. Полостных операций не было, их, по возможности, следовало избегать. Мы

должны были довести пациента до места, где эта операция могла быть проведена на высшем уровне в надлежащих условиях. Но, конечно, если бы пришлось, я провел бы операцию и на борту.

Сегодня судовому врачу нередко приходится работать на судах, где из медицинского инвентаря только стетоскоп да аптечка.

— Для врача очень важно укомплектовать свою амбулаторию, — делится Николай Юрьевич. — Должны быть все необходимые инструменты (стоматологические, гинекологические, хирургические), чтобы в крайнем случае провести операцию. Во времена Союза, когда я работал, все поставки инструмента и медикаментов были централизованными. Нашу работу, оснащение амбулатории, ведение документации проверяли специальные инспекторы. Соблюдение техники безопасности, санитарное состояние судна, качество продуктов питания и воды — эти вопросы без внимания врача не оставались. Ну и самым главным была профилактика инфекционных заболеваний, особенно, когда приходилось идти в страны с опасной эпидемиологической обстановкой. И конечно же, профилактика травматизма и осложнений хронических заболеваний, чаще всего сердечно-сосудистых.

В СССР на должности судовых врачей принимали врачей со стажем не менее трех лет, а их дополнительная подготовка осуществлялась на базе бассейновых больниц по специально разработанной программе в течение трех месяцев. В 1990-е годы почти во всех бывших бассейновых больницах были сокращены отделения судового медицинского персонала. А ведь профессиональная подготовка судового врача — это общая практика, это знание практически всех разделов медицины, всех проблем с учетом судовой специфики. Например, как распознать и лечить без операции прободную язву желудка? Как диагностировать острый инфаркт миокарда, если на судне нет кардиографа? Специфика и сложность этой профессии обусловлена тем, что врач ставит диагноз исключительно методами клинической диагностики (из-за отсутствия дополнительных инструментальных и лабораторных методов). Он должен уметь выбрать нестандартный способ лечения, если условия не позволяют реализовывать обычные методики.

— При всем моем глубочайшем уважении ко всем морским специальностям, — говорит доктор Халецкий, — я не могу себе представить, чтобы тот же второй помощник, прошедший даже месячные медицинские курсы, смог оказать не просто квалифицированную, а любую помощь при каком-то неотложном состоянии. У всех специалистов на борту есть свой и немалый круг обязанностей. Но самое главное — только с годами, с опытом приходит своеобразное врачебное чутье, когда видишь не просто пораженный участок тела, а весь организм целиком. Когда можешь понять, предвидеть и предотвратить тяжелые последствия того или иного состояния. Очень жаль, что с определенного момента к морякам перестали относиться как к людям, а стали видеть в них только инструмент для заработка денег.

**Благодарим
Евгению Нежинскую
за помощь
в подготовке материала.**



ПЕРВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТУРНИР ПО БОКСУ В ОДЕССЕ



11 августа 2011 года в спорткомплексе Национального университета «Одесская юридическая академия» состоялось торжественное открытие Первого Международного турнира по боксу, посвященного 70-летию героической обороны Одессы.



Турнир открыл парад команд-участников, затем все присутствующие почтили минутой молчания подвиг людей, которые 70 лет назад героически обороняли Одессу от немецко-фашистских захватчиков.

Почетное первое слово досталось одному из немногих доживших до сегодняшних дней участников Великой Отечественной войны, принимавших участие в героической защите города, Павлу Досичу, заместителю Совета ветеранов Приморской армии: «Дорогие друзья, разрешите мне от имени участников обороны Одессы поздравить вас с началом международных соревнований по боксу. Участники этих соревнований — будущие наши защитники. Мы были такими же мальчишками и пошли в оборону, на фронт, мы обороняли Одессу 73 дня. Наш народ потерял очень много жизней, и сегодня мы чтим их память. Желаю участникам соревнований успехов в боях, и пусть победит сильнейший».

Экс-министр обороны Украины, генерал армии Украины Виталий Григорьевич Радецкий поблагодарил ветеранов за то, что последующие поколения получили возможность учиться воевать на картах и полигонах, а не на поле битвы. Пожелал участникам соревнований легких побед. «Бокс делает людей целеустремленными и настойчивыми, учит принимать решения и отстаивать их. Кто потерпел поражение,



пусть считают, что это первая ступенька на пути к первому месту», — закончил свою речь Виталий Григорьевич.

Продолжил торжественное открытие председатель ПРМТУ Киреев М.И.: «Символично, что спустя 70 лет после героической обороны города мы проводим турнир по боксу — спорту сильных, мужественных и целеустремленных людей. Конечно, будут победители, будут и побежденные, но участие в таком престижном турнире почетно уже само по себе. Всем спортсменам я желаю удачи, спортивных достижений и побед, а организаторам желаю, чтобы этот турнир стал не последним».

«Сегодня мы проводим торжественное открытие турнира и начинаем соревнования. Сегодня отбуксировали совсем мало пар, но уже в нескольких боях наши спортсмены успешно отличились и выиграли несколько поединков, тем самым завоевали право выступать в полуфинале. Будем надеяться, что в полуфинальных поединках они тоже победят и смогут сражаться за золото на этом турнире», — сказал Александр Гордиенко, директор детско-юношеской спортивной школы №7, представитель Управления по физической культуре и спорту Одесского городского совета.

Мастер спорта СССР, кандидат технических



наук, директор компании V.Ships (Украина), депутат Одесского городского совета Игорь Сафин поблагодарил Одесского городского голову Алексея Костусева и начальника Управления по физической культуре и спорту Одесского городского совета Игоря Беланова за помощь в организации турнира и поддержку одесского спорта. «Сегодня мы первый раз проводим турнир, посвященный 70-летию героической обороны Одессы. Сегодня мы увековечиваем память и отдаем честь тем, кто принес Одессе звание города-героя. Также поздравляю ветеранов, которые дожили до этого дня и которых мы с вами имеем честь приветствовать сегодня», — отметил Игорь Сафин.

Ветераны спорта за вклад в развитие спорта и воспитание молодого поколения были награждены памятными грамотами. Одесские боксеры завершили свои выступления на турнире с четырьмя бронзовыми медалями. Под эгидой V.Ships выступали боксеры сборной команды Донецкой области, которые в командном зачете заняли третье место. Наиболее успешно удалось выступить боксерам из Казахстана, которые заняли первое общекомандное место, на второй строчке россияне. К сожалению, боксеры Одесской области, судя по результатам, показали себя недостаточно профессионально. Поэтому Одесской федерации бокса необходимо приложить максимум усилий для подготовки спортсменов, которые смогут отстаивать одесский бокс на уровне боксеров высокого класса.



Спасибо сборным командам Москвы, Казахстана и Донецка за тот уровень турнира, который продемонстрировал одесситам действительно настоящий бокс на уровне мастерского класса!



ОДЕССКИЙ ПОРТ

Одесский порт — один из крупнейших портов Черноморско-Азовского бассейна, расположенный в северо-западной части Черного моря на пересечении торговых путей Востока и Запада, которые сложились исторически. Порт является лидером по объемам перевалки грузов среди портов Украины и крупнейшим пассажирским портом на Черном море.



Географические координаты: широта — 46°32'N, долгота — 30°54'E

Площадь территории: 141 гектар

Количество причалов: 54

Протяженность причальной линии: более 9000 м

Максимальные параметры судов, которые принимаются:

длина — до 330 м, ширина — до 40 м, осадка — до 13 м

Технические возможности порта позволяют перегружать более 21 млн тонн сухих и 25 млн тонн наливных грузов ежегодно.

Контейнерные терминалы рассчитаны на перегрузку более 900 000 TEU в год. Пассажирский комплекс способен обслужить до 4 млн туристов в год.

Принимаются для перевалки следующие виды грузов: нефть и нефтепродукты наливом, сжиженный газ, тропические и растительные масла, технические масла, контейнеры всех типов и размеров, цветные и черные металлы, руда, чугун, сахар-сырец навалом, зерновые насыпью, скоропортящиеся грузы в таре, различные грузы в мешках, ящиках, пакетах, бигбегах и укрупненных грузовых единицах, автотранспорт. Исключение составляют грузы потенциально опасные для окружающей среды.

На территории порта расположены: 8 производственно-перегрузочных комплексов по переработке сухих грузов, пассажирский комплекс, нефтяной и два контейнерных терминала, комплексы по перевалке растительных и технических масел, есть специализированные причалы для приема «ро-ро»-судов, перевалки зерновых грузов.

На территории Карантинного мола действует свободная экономическая зона «порто-франко».

Развитая транспортная инфраструктура позволяет доставлять грузы в порт автомобильным, железнодорожным, морским и речным транспортом. Для обеспечения высокой производительности порта по обработке контейнеров создан и развивается «Сухой порт» и специальный путепровод, позволяющий грузовому автотранспорту заезжать в порт, минуя автодороги города, и ждать заезда на специально оборудованной площадке «Сухого порта».



ГИБЕЛЬ «Адмирала Нахимова»



31 августа исполнилось 25 лет со дня трагической гибели бывшего флагмана ЧГМП, пассажирского лайнера «Адмирал Нахимов». Судно построили по заказу компании North German Lloyd на верфи Bremen-Vulkan Shipyards, в порту Бремен, для линии Бремерхафен – Нью-Йорк. В первый рейс из порта Бремен пароход, получивший название «Берлин», вышел 26 сентября 1925 года, взяв курс на Саутгемптон, а затем Шербур и Нью-Йорк.

«Адмирал Нахимов»
Технические данные:

водоизмещение — 18940 т, дедвейт — 3850 т, грузоподъемность — 1310 т, длина наибольшая — 174,4 метра, ширина — 20,98 м, осадка — 7,47 м, высота борта от киля до главной палубы — 11,77 м. 12 водонепроницаемых переборок делили корпус на 13 отсеков и 2 пика. Корпус стальной, клéпаной конструкции с ледовым подкреплением. Форштевень прямой, кованный, ахтерштевень литой. Силовая установка — две 4-цилиндровые паровые машины трехкратного расширения пара, мощностью по 6000 лошадиных сил. Пять водотрубных котлов с экраном и с поверхностью нагрева по 300 м², давление пара — 14,25 атм, температура пара — 340°С. Два гребных винта диаметром по 5900 миллиметров, весом по 18 тонн. Суточный расход топлива на ходу — 82 тонны, на стоянке — 14 тонн. Пассажирская вместимость после переоборудования — 1096 человек, в летние месяцы судно принимало до 450 палубных пассажиров. Спасательные средства состояли из 26 шлюпок и 2 ботов. Дополнительно установили 12 плотов вместимостью по 30 человек каждый. 16 шлюпок имели двухъярусное расположение.

К услугам пассажиров: три ресторана, салоны трех классов, курительные комнаты I и III класса, библиотека, кинозал, почта, бассейн, веранда, детская и дамская комнаты, бары, две парикмахерские, столовая, амбулатория и киоск.

Спустя три года «Берлин» (III) стал широко известен благодаря спасению 23 членов экипажа утонувшего судна «Vestris», принадлежавшего компании Lamport & Holt.

Лайнер успешно работал на Атлантической линии до 1938 года. Однако со временем рейсы становились убыточными и «Берлин» начали фрахтовать, как круизное судно организации German Labour Front. В 1939 году в машинном отделении произошел взрыв парового котла, приведший к гибели 17 членов машинной команды. После ремонта судно использовали как плавучий госпиталь для эвакуации раненых из Восточной Пруссии. Во время одного из рейсов вышло из строя противоминное размагничивающее устройство, и пароход оставался в порту, выполняя функции госпиталя и казармы. В начале 1945 года началась эвакуация немцев из восточных областей на запад при помощи морских судов. С 31 января на 1 февраля 1945 года «Берлин» во время выхода из гавани

Свинемюнде подорвался на mine. Ледокол и буксиры пытались оказать помощь лайнеру, но он подорвался на второй mine и затонул на глубине 18 метров.

В 1946 году советские водолазы приступили к заделке пробоин. Во время подъема произошел взрыв мины-ловушки, и судно вновь пошло на дно, перекрыв путь к выходу на поверхность водолазу Тимофею Старченко, оказавшемуся в углублении корпуса. Водолаза спасли, а судно подняли в 1947 году и отбуксировали в Кронштадт. Завершение всех работ выполняли в Германии с конца 1951 по май 1957 года. Пароход получил название «Адмирал Нахимов» и был поставлен на баланс ЧГМП. В первом же рейсе обнаружили, что вентиляционные каналы в части пассажирских помещений не установили, и недостатки устраняли в процессе эксплуатации при помощи бригады СРЗ № 2 и силами судовых электриков. Через 10 лет оборудовали систему кондиционирования воздуха, решили проблемы водоснабжения.

Постепенно судно становилось популярным среди советских пассажиров. С 1957 по 1978 год бессменным капитаном судна был Н.А. Соболев. Кроме пассажирских и круизных рейсов лайнер совершал правительственные рейсы. Во время Карибского кризиса пароход выполнил два рейса из Одессы на Кубу с военными специалистами и третий рейс по их возвращению на родину. В дальнейшем он совершил множество разнообразных рейсов, среди которых можно отметить рейс на Кубу во время Всемирного фестиваля молодежи в Гаване. За 29 лет работы в Черномор-

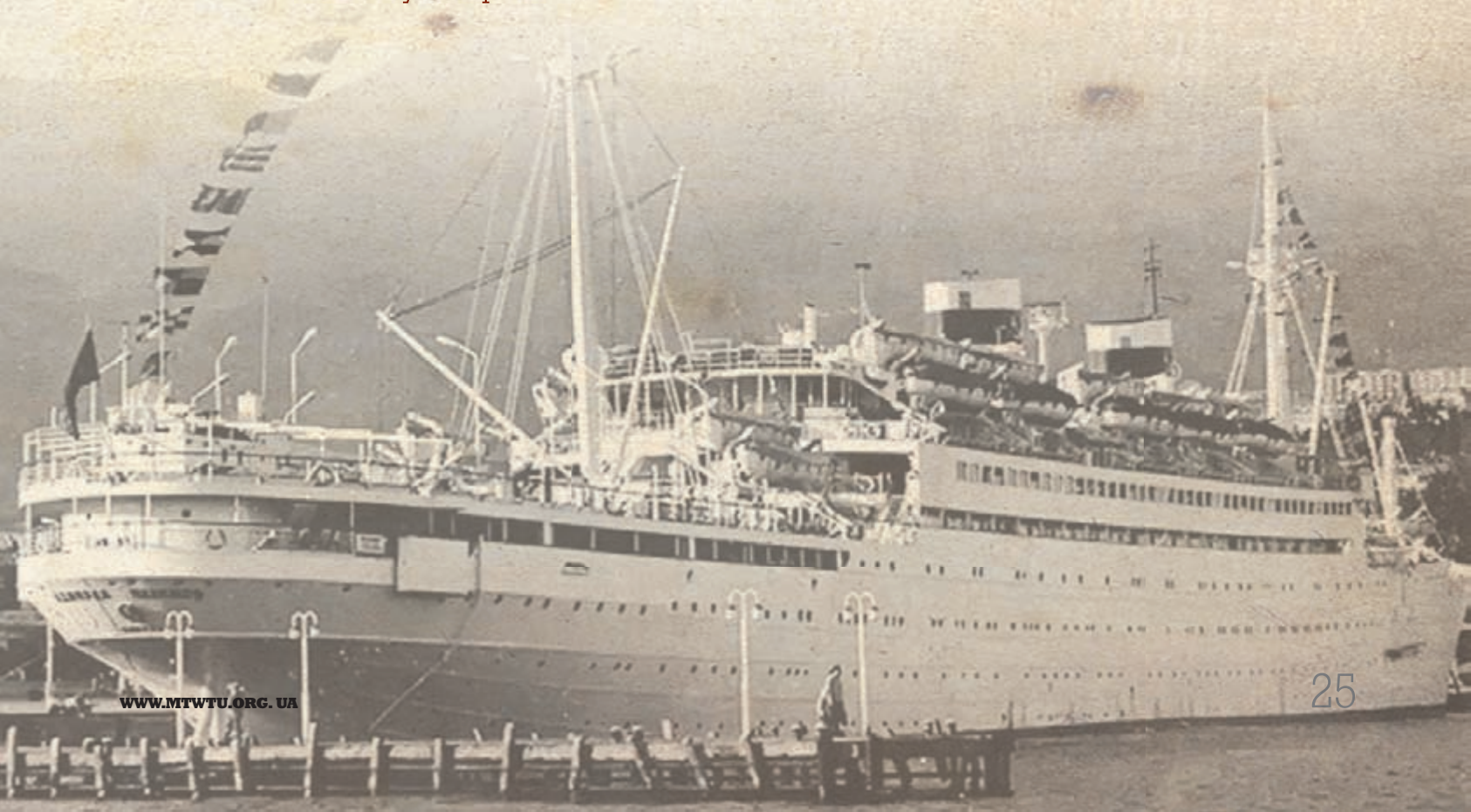
ском пароходстве пароход перевез около 1,5 миллиона пассажиров и воспитал тысячи моряков, являясь кузницей кадров ММФ СССР.

В 1978 году капитана Н.А. Соболева отправили на пенсию из-за его нежелания пройти курсы повышения квалификации при Одесском среднем мореходном училище. Капитан Соболев просил откомандировать его на курсы при ОВИМУ. Однако он не имел высшего образования и это обстоятельство не давало ему формального права повышать квалификацию на курсах в высшем учебном заведении. Опытный, убежденный сединой капитан-практик посчитал унижением для себя садиться за парту СМУ, в то время как все его более молодые коллеги, капитаны и старшие помощники направлялись в ОВИМУ. Получив от руководства отдела кадров отказ, Соболев после возвращения в Одессу из рейса на Кубу написал заявление об уходе на пенсию. У многих сложилось впечатление, что Николай Антонович надеялся на то, что руководители ОК изменят свое решение и после окончания отпуска вновь пригласят его на судно, но приглашения не последовало.

В конце 1986 года руководство ЧМП планировало отправить 64-летний пароход для разделки на лом металла, но случилось непредвиденное.

31 августа 1986 года, в 22:00, судно вышло из порта Новороссийск в Сочи. В соответствии с официальными данными, на борту числилось 1234 человека – 888 пассажиров и 346 членов экипажа с практикантами. В рулевой рубке находились капитан В.Г. Марков,

В конце 60-х и в 70-х годах судно выполнило несколько рейсов с паломниками в Саудовскую Аравию, а также транспортировало кубинских военнослужащих в Эфиопию, а когда началась война в Анголе, «Адмирал Нахимов» перевозил кубинских добровольцев из Гаваны в Анголу и обратно.





2-й помощник капитана А.Р. Чудновский, матросы И. Середина и Ю. Вышаренко. Два буксира отвели судно от причала и помогли ему развернуться в тесной акватории порта. Во время маневрирования к лайнеру подошел рейдовый катер и на борт поднялись опоздавшие пассажиры, задержавшие отход судна. Ими были начальник управления КГБ по Одесской области генерал-майор А. Крикунов с женой и внуком.

Если бы лайнер вышел из порта по расписанию, то последующей катастрофы не произошло бы.

Как всегда по вечерам, на судне шла развлекательная программа. В музыкальном салоне началась дискотека, работали бары «Варна», «Рубин» и «Коктейль-холл». Члены экипажа выполняли свои обязанности. В кинозале в 22:30 начался фильм «Я любил вас больше жизни».

Пройдя Пенайские банки, пароход лег на курс 160 градусов, следуя 12-узловым ходом. В то же время балкер «Петр Васёв» с грузом ячменя (28 638 тонн), входил в Цемесскую бухту со скоростью 11,5 узла, его курс был 36 градусов.

Суда сближались на пересекающихся курсах с общей скоростью свыше 23 узлов (43 км/час). В соответ-

ствии с Правилем 15 МППСС-72, пассажирский пароход, обнаруживший встречный теплоход справа по носу, должен был уступить ему дорогу. Теплоход «Петр Васёв» в этой ситуации должен был идти с прежней скоростью, не изменяя курса.

Теплоход «Петр Васёв» входил в бухту правильно, придерживаясь ее восточной стороны, и суда начали сближаться на пересекающихся курсах. В этой ситуации пароходу «Адмирал Нахимов» достаточно было отвернуть на 20–30 градусов вправо, как того требовало Правило 15, и суда безопасно разошлись бы левыми бортами.

Однако капитану В.Г. Маркову не хотелось изменять курс. Он вступил в радиотелефонные переговоры с капитаном сухогрузного судна и при посредничестве Берегового поста регулирования движения судов договорился, что, вопреки требованиям МППСС-72, его судно будет следовать прежним курсом с прежней скоростью, а балкер уступит ему дорогу. В.И. Ткаченко, находившийся на мостике сухогрузного судна, и береговой пост с готовностью согласились совершить нарушение, предложенное капитаном лайнера.

При таких обстоятельствах капитан парохода «Адмирал Нахимов» оставил мостик на своего вахтенного помощника А.Р. Чудновского, а сам ушел.

Второй помощник капитана А.Р. Чудновский, сознавая противоправность договоренности, неоднократно вызывал по радиотелефону теплоход «Петр Васёв» и просил подтвердить, что балкер уступит дорогу «Адмиралу Нахимову». Однако видя, что балкер не предпринимает никаких действий, он изменил курс «Адмирала Нахимова» на 5 градусов влево, через две минуты вновь изменил курс на 5 градусов влево, а еще через две минуты – на 10 градусов влево. Таким образом, помощник делал то, против чего предостерегают правила: «...следует избегать ряда последовательных небольших изменений курса или скорости».





Второй помощник капитана А.Р. Чудновский был, как говорили в пародстве, «вечным вторым помощником капитана», так как кто-то из его дальних родственников оказался после войны за границей. По этой причине он имел малую визу, ограниченную портами Румынии и Болгарии. Он был добросовестным и трудолюбивым помощником капитана, но с годами приобрел комплекс неполноценности, так как постоянно находился под страхом потери работы и был вынужден терпеть унижения от капитанов, судьба которых сложилась более удачно. За две недели до трагических событий я встретил его в порту Сочи, и он с сожалением рассказал, что в декабре месяце «Адмирал Нахимов» отправят на слом и он вместе с другими каботажными моряками останется без работы. Таковы жизненные обстоятельства запуганного своим беспорядком и безысходностью «вечного второго помощника капитана» А.Р. Чудновского, который был ровесником капитана В.Г. Маркова. Культивируемый на судах страх моряков перед своими начальниками порой толкал их на безрассудные поступки и неоправданный риск. На такой риск пошел и 2-й помощник А.Р. Чудновский. Он боялся гнева и раздражительности капитана В.Г. Маркова и не вызвал его на мостик. Он боялся принять единственно правильное решение — совершить поворот судна на большой угол и безопасно разойтись с балкером (ведь резкий пово-

рот судна мог ощутить находившийся в каюте капитан, и его реакция на самостоятельное решение помощника могла быть негативной).

Однако рисковать в ситуации, которая не дает для этого повода, — преступление. Нет оправдания риску, когда опасности можно избежать соблюдением правил и не допустить крушения судна с потерей человеческих жизней.

Капитан теплохода «Петр Васёв» согласился нарушить МППСС-72, обещая в 22:47 уступить лайнеру дорогу. В то время он еще не видел судно «Адмирал Нахимов», так как его ходовые огни растворились на фоне береговых огней. Они были обнаружены лишь в 23 часа, за 12 минут до столкновения. Если бы В.И. Ткаченко визуально наблюдал ситуацию сближения судов, он бы почувствовал нарастание угрозы. Но он наблюдал не за окружающей обстановкой в ее реально пространственном виде, а неотрывно смотрел на экран САРП, где суда представлялись в виде светящихся точек, перемещавшихся относительно друг друга. Это явление, известное как «радиолокационный гипноз», послужило плохой службой не одной сотне капитанов.

Лишь в 23:05 капитан балкера оторвался от экрана САРП и приказал уменьшить ход с полного до среднего, когда дистанция между судами не превышала двух миль. Балкер продолжал идти прежним курсом, хотя на экране САРП и визуально было видно,

Из 1234 человек, бывших на борту, удалось спасти 811 человек (529 пассажиров и 282 члена экипажа), погибли 423 человека. Из корпуса судна извлекли 265 человек, подняли с грунта 17 человек. Остались не найденными 69 человек, которые, вероятнее всего, остались в корпусе затонувшего судна.



Суд приговорил капитанов Ткаченко и Маркова к 15 годам лишения свободы. Было определено, что за час до столкновения капитан Марков нарушил 26 правил, а капитан Ткаченко — 17 правил, в том числе и международных.

что пеленг на лайнер не меняется, а это означало, что суда должны сойтись в одной точке, где и произойдет их столкновение.

Лучшим маневром в сложившейся ситуации было бы положить руль «право на борт», менее эффективным, но полезным мог быть немедленный «полный ход назад». Однако капитан В.И. Ткаченко ограничился лишь уменьшением его с «полного вперед» до «среднего вперед», хотя при такой большой массе судна с грузом уменьшение скорости практически не происходит в течение еще нескольких минут. В результате гигантская многотысячетонная машина с большой скоростью надвигалась на пассажирский пароход, на котором находились сотни ничего не подозревавших людей. За пять минут до столкновения капитан балкера уменьшил ход до «малого», через полминуты дал команду «стоп». За три минуты до столкновения капитан Ткаченко дал команду «малый назад», а через минуту, когда из динамика радиотелефона раздался отчаянный крик второго помощника лайнера: «Немедленно работайте назад!», дал «средний» и тут же «полный назад». Но было поздно. Стремясь хоть как-то повлиять на ситуацию, капитан балкера дал команду «право на борт!», но судно вправо не пошло, а наоборот, из-за работы винта на задний ход балкер начал двигаться в противоположную сторону, а в следующий момент произошел удар.

Нос балкера почти под прямым углом врезался в правый борт пассажирского парохода и бульб «Петра Васёва» пробил огромную дыру в корпусе «Адмирала Нахимова». Сила удара достигла миллиона тонн, удар пришелся прямо в водонепроницаемую переборку, разделявшую машинный и котельный отсеки. Образовалась пробоина площадью 80 м². В считанные секунды вода затопила 2 отсека, танки двойного дна номер 9 и 10 правого борта были разрушены, симметричные

пустые танки левого борта создали кренящий момент в 1500 тономеров.

После столкновения балкер стал поворачиваться вправо под действием движения «Адмирала Нахимова», и через минуту суда расцепились. Еще через минуту на пассажирском пароходе, мигнув, погасло всё освещение. Примерно через одну-две минуты второму механику парохода В.М. Белану удалось добежать до палубы «А» и запустить аварийный дизель-генератор. Свет снова загорелся, но горел уже не так ярко: Аварийное освещение на пароходе работало примерно две минуты, после чего свет погас окончательно.

С большой скоростью «Адмирал Нахимов» начал погружаться в воду. Крен возрастал стремительно, люди держались за поручни и за всё, за что можно было ухватиться. Многие перелезали на левый борт и по нему сползали в воду. Из открытых иллюминаторов тянулись руки несчастных людей, которые не смогли вовремя выбраться из своих кают. В лабиринтах коридоров скопились толпы людей, потерявших ориентиры в кромешной темноте и образовавших живую пробку. Они не могли двигаться по направлению к выходу, так как не знали и не видели путей эвакуации. В то же время матросы под командованием старого и опытного боцмана В.Г. Лобода сбрасывали в воду спасательные плоты, которые были плотно привязаны к стальным конструкциям, что было грубым нарушением. Тем не менее, они являлись единственным средством спасения для сотен утопающих. Все те, кто находились на верхней открытой палубе, были раздавлены и получали увечья тяжелыми, срывающимися с креплений досками и брусками аварийного леса, уложенного на палубах на случай аварийных ситуаций.

Трагедия заключалась и в том, что судно вышло из порта с открытыми водонепроницаемыми клинкетными дверями и шесть отсеков на длине 90 метров были



сообщены между собой. Специалисты подсчитали, что если бы клинкетные двери водонепроницаемых переборок были закрытыми, то пароход мог бы продержаться на плаву около 20 часов. После столкновения вода ворвалась в машинные отделения, все механизмы обесточились, и лайнер оказался безжизненным. Катастрофа была скоротечной, спасательные шлюпки (из-за конструктивной особенности их двухъярусного расположения на борту) не были спущены на воду и ушли на дно вместе с судном, которое затонуло на глубине 47 метров через 8 минут после столкновения.

Капитан Марков через минуту после столкновения судов был на ходовом мостике и начал кричать на второго помощника Чудновского, хотя его прямой обязанностью было немедленное объявление шлюпочной тревоги. Тогда всем обитателям судна стало бы понятно, что необходимо делать. Экипаж начал бы спускать шлюпки и плоты, а пассажиры со спасательными жилетами устремились бы на открытые палубы к своим плотам и спасательным шлюпкам. Возможно, количество жертв было бы меньшим.

Пароход с креном около 60 градусов и сильным дифферентом на корму ушел в пучину, утянув за собой множество людей, не успевших отплыть подальше. Те, кто не успел выбраться из лабиринта многочисленных коридоров, проходов, трапов и дверей, были обречены. Погибли и те члены экипажа, которые побежали на нижние палубы, чтобы помочь пассажирам найти свои спасательные жилеты, надеть их и выйти на открытую палубу. Среди них были и 36 молодых девушек-бортпроводниц.

По сигналу тревоги, данному диспетчером Новороссийского порта, к месту катастрофы устремились десятки малых судов портового флота и пограничных катеров. Первым, спустя 45 минут после крушения, прибыл маленький катерок, остальные спасательные суда подошли через полтора-два часа. Взору прибывших спасателей открылась ужасающая картина — множество плавающих трупов и объятых ужасом, обессиленных людей, покрытых мазутом. Спасательные операции продолжались до рассвета. Последним спасенным был член машинной команды лайнера, его унесло в открытое море и он провёл в воде 15 часов.

После столкновения закрылся в своей каюте и погиб 2-й помощник капитана А.Р. Чудновский. Погибли старпом А. Маглыш, второй механик В.М. Белан, старший механик Г.К. Юркин, главный механик В.И. Дегтярев, начальник Одесского Управления КГБ генерал Крикунов с семьей и многие, многие другие.

Через 6 лет капитанов освободили из мест заключения, их помиловали, в соответствии с указами президентов Украины и России, и выпустили на свободу. В скором времени после освобождения из мест заключения капитан В.Г. Марков был назначен капитаном-наставником ЧМП, переименованного к тому времени в «Бласко».

Капитан В.И. Ткаченко, сменив фамилию на Тальор, уехал в Израиль. В сентябре 2003 года яхта под его командованием потерпела крушение вблизи Ньюфаундленда. Позже остатки яхты и погибших людей, включая В.И. Тальора, нашли у канадского берега. Похоронен В.И. Ткаченко в Тель-Авиве.

Капитан В.Г. Марков скончался в Одессе в 2007 году. Теплоход «Петр Васёв», после ремонта в 1986 году на Ильичевском судоремонтном заводе, переименовали в «Подольск». Затем на судне сменили флаг на мальтийский и оно выполняло рейсы с новым названием «Orbit». 31 августа 2006 года, спустя ровно 20 лет после трагедии, теплоход «Orbit», бывший «Петр Васёв», зашел в порт Новороссийск для выполнения грузовых операций.

За помощь в подготовке материала благодарим Валерия Сергеевича Братушенку, бывшего старшего механика пассажирского флота ЧМП, Почетного работника ММФ СССР.

Банковская ИСТОРИЯ



На заре развития банковского дела в России этот бизнес находился в руках менял. В их лавках, в основном, производился обмен монет одного государства на монеты другого. Менялы были людьми тертыми — на глаз определяли фальшивые деньги и вышедшие из употребления из моря им подобных, проводили довольно сложные по тем временам пересчеты «курсов» валют.

Чтобы заниматься этим бизнесом, надо было иметь разрешение министерства финансов. Понятно, что большинство из 2287 российских менял начала 19 века действовали в торговых городах. Одесские менялы были выходцами из средиземноморских стран. Их столики и скамьи располагались прямо на тротуаре, а иностранные матросы галдели вокруг, дружно торопясь поменять свои деньги на рубли.

Крупные коммерческие сделки совершались на углу Дерибасовской и Ришельевской, возле казино. Многие одесситы неплохо разбирались в монетах других стран, вид чужих денег был им не в диковинку. На сдачу с рубля серебром одесский извозчик вполне мог дать турецкую монету, что приезжих из глубинки России поначалу удивляло. Менялы также давали займы, в рост, совершали простейшие банковские операции — были, так сказать, ростками банковского дела в Одессе.

В 1804 году одесские менялы создали Променную контору, менявшую рубли на ассигнации. Позже, когда появились уже настоящие банки, менялы долгое время соседствовали с ними буквально на одном тротуаре, никто никому не мешал. Например, на небольшом участке Ришельевской улицы перед Дерибасовской одно время располагались 2 банка, 5 банкирских контор и не менее 6 скамей менял.

Банковское дело в России началось практически вместе с 19 веком, центром его были Петербург, Москва, Варшава, Бердичев. Одесса тоже не отставала. В 1801 году, когда население нашего города не превышало 9 тысяч человек, здесь открылись 2 банкирских дома — Фурнье и Рено. Банковский промысел поначалу был в руках греческих и итальянских купцов, но постепенно их вытеснили местные финансисты.

Основным двигателем банковского дела тогда являлась торговля. А торговля требует кредитов. Поэтому за период с 1801 по 1917 год в Одессе открылось более 30 торгово-кредитных учреждений. Расскажем о некоторых из них, наиболее известных.

БАНКИРСКИЙ ДОМ «Ф. П. РОДОКАНАКИ И К°»

Банкирский дом «Ф. П. Родоканакис и Ко», имевший отделение в Питере, в Одессе располагался на Приморском бульваре, 10 (здание сохранилось до сих пор). А Торговый дом Родоканакис был открыт в 1819 году, за 10 лет до банкирского. Возглавлял предприятие купец 1-й гильдии и коммерческий советник Федор Павлович, один из лидеров своего класса в Новороссии. Его коммерческий оборот доходил до 5 миллионов рублей. Был он, как вы догадываетесь, греком, с острова Хиос, но слава нашего города поманила его на противоположный берег Черного моря, а судьба дала в жены одесситку.

В результате бывший греческий эмигрант Федор Павлович в 1837 году уже имел звание почетного гражданина Одессы, золотую медаль «Усердие» для ношения на Анненской ленте и золотую медаль для ношения в петлице на Александровской ленте — за благотворительную деятельность и прекращение чумы в Одессе. Были у него и другие награды. Федор Павлович числился среди учредителей Центрального банка русского подземельного кредита, Санкт-Петербургского международного коммерческого банка.

После себя уважаемый банкир оставил состояние жене и сыну Периклу, более четырех миллионов рублей. Сынок, однако, вел праздную жизнь, отцовское наследство не приумножил, и к 1899 году от денег Федора Павловича осталось не более двух миллионов. Приемный сын Перикла, кажется, тоже не обладал хваткой первых Родоканакис, и к 1914 году в списках активных торгово-кредитных заведений банк уже не значился.

БАНКИРСКИЙ ДОМ «Е. АШКЕНАЗИ»

Располагался на Ришельевской, 4. Основан был в 1866 году Евгением Ашкенази. Семейные узы связывали его с домом Гинцбургов. Благодаря этому банк проводил крупные кредитные операции.

ОДЕССЫ

Ашкенази также был создателем и владельцем акций АО Юго-восточное пароходство «Звезда».

В 1915–1917 гг. семейство Ашкенази владело имуществом, превышавшим 5 миллионов рублей. Им принадлежали 5 домов (в том числе, в Воронцовском переулке), 2 магазина, завод на Пересыпи, дача на Французском бульваре и имение «Мамшак» в районе Евпатории. Дом Ашкенази хранил временно свободные деньги в Учетном, Международном, Сибирском, Соединенном коммерческих банках; получая, естественно, прибыль от процентов, доход от комиссионных операций с процентными бумагами, в особенности от реализации государственных займов. Прибыль банка в 1916 г. составила более 186 тысяч рублей. В 1917 году – 260 тысяч. Это был последний год деятельности банка.

БАНКИРСКИЙ ДОМ «РАФАЛОВИЧ И К^о»

Открылся в 1833 году, располагался на Екатерининской, 5. С 1843 года его возглавлял Да-

вид Рафалович. В середине 60-х ежегодные обороты банка доходили до 50 миллионов рублей, он играл заметную роль в развитии промышленности и торговли Новороссии, раздавал крупные кредиты фирмам, участвовал в реализации почти всех русских заграничных займов. В 1868 году глава банка был награжден орденом Святого Станислава 3-й степени.

Рафаловичи были честными банкирами, но пали жертвой тайных игр министерства финансов. В 1891 году банком управлял сын Рафаловича. Они крепко сотрудничали с крупным помещиком юго-западного края и видным государственным деятелем А. А. Абазой. Он, занимая разные должности в правительстве, оказывал на них сильное влияние.

В 1890 году стал повышаться кредитный курс рубля, в связи с хорошим урожаем. Министр финансов принял решение покупать золото и играть на понижение курса рубля. Абаза не замедлил воспользоваться этим и вовлек в игру А. Ф. Рафаловича. Тот всей правды не знал. Рубль стал повышаться, каждый день принося убытки в размере около 800 тысяч рублей банкиру и его компаньону. Рафалович занервничал, но Абаза ничего ему не объяснял, лишь требовал исполнять его распоряжения. Тогда Рафалович стал играть на повышение за свой счет. Но тут курс рубля стал падать, Абаза отыгрался, а Рафалович разорился.

Материал подготовлен на основании книги «Моя Одесса»



без застави
**КРЕДИТИ
МОРЯКАМ**
до 80 000 ГРИВЕНЬ *терміном до 5 місяців*

**За більш детальною
інформацією звертайтеся за телефонами:
(048) 786-83-00, 785-44-50.**

Акціонерний Банк «Порто-Франко»
м. Одеса, вул. Пушкінська, 10.
(048) 786-83-00, 785-44-50,
www.porto-franco.com

м. Одеса, Новоцепний ряд, 2.
(048) 728-12-20
м. Іллічівськ, вул. Леніна, 3-А
(04868) 33-340, 62-120,
(0482) 30-45-64.



ИНТЕРЕСНО

Мидии — один из основных продуктов одесской кухни.

Из мяса мидий можно приготовить любое второе блюдо — путем обжаривания мидий с овощами, тушением с овощами, крупами, картофелем, с добавлением томатной пасты, специй. По содержанию белка мясо мидий превосходит говядину и рыбу. Оно включает в себя до трех процентов жира высокой биологической ценности, полезный для организма крахмал гликоген, по содержанию которого превосходит все остальные продукты животного происхождения, даже творог. В мясе мидий более 30 различных макро- и микроэлементов, почти вся группа витаминов, в том числе провитамин D3, ряд ферментов, способствующих улучшению пищеварения.

ПЛОВ ИЗ МИДИЙ ПО-ОДЕССКИ

ИНГРЕДИЕНТЫ:

- мидии в ракушках — 10–15 шт.
- рис — 2 стакана
- морковь — 2 шт. среднего размера
- лук — 2 средние луковицы
- приправы для плова

ПРИГОТОВЛЕНИЕ:

1. Ракушки хорошенько почистить от водорослей и песка.
2. Поставить воду (приблизительно 3 л) на огонь и добавить соли по вкусу. Забрасываем мидии в кипящую подсоленную воду. Как только ракушка открылась — сразу вынимаем. Те, которые не открываются, нужно приоткрыть ножом. Воду, в которой варились мидии, не выливаем.
3. Морковь натираем на крупной терке, нарезаем лук и всё жарим на растительном масле. Чем больше моркови, лука и масла, тем вкуснее и сочнее получается плов.
4. Рис промыть в казане и добавить к нему приправы и жареные морковь с луком. Хорошенько перемешать. Добавляем мидии, опять перемешиваем. Заливаем тремя стаканами воды + один стакан воды, которая осталась после варки мидий.
5. Ставим на сильный огонь. Как только закипает, убавляем огонь — и плов томится до готовности. От того момента, как вы поставили на огонь, и до финиша — 30 минут.