

# САХАЛИНСКИЙ МОРЯК



25 СЕНТЯБРЯ 2025 ГОДА

№ 9

РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА – СВОБОДНАЯ

SASCO

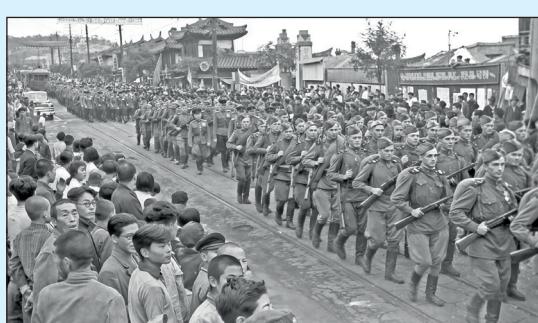
## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:



СахМП доставило  
на Сахалин  
«ПОЕЗД ПОБЕДЫ»  
читайте на стр. 3



ЖАРКАЯ ПОРА  
СЕВЕРНОГО ЗАВОЗА  
читайте на стр. 3, 5



НЕОБЫЧНАЯ СУДЬБА  
ОБЫЧНОГО ЧЕЛОВЕКА  
читайте на стр. 5, 7

Официальный сайт  
ПАО «Сахалинское  
морское пароходство»  
**SASCO.RU**

ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ



Группа компаний «Дело», в которую входит ПАО «СахМП», приняла участие в юбилейном, десятом по счёту Восточном экономическом форуме. На протяжении четырёх дней наши представители проводили во Владивостоке встречи с клиентами, партнёрами и прессой, участвовали в дискуссиях и заключали соглашения о сотрудничестве. Число проведённых представителями компаний встреч превысило 40. Итоги форума впечатляют: несмотря на объективную сложность рынка, Группа следует намеченным курсом, настроена на возобновление роста и серьёзно готовится к увеличению грузопотоков в обозримом будущем. В частности, рассматривает возможности расширения собственного флота в 2025-2026 годах.

### Рынок вернётся к росту

Первый замгендиректора УК «Дело» Александр Иодчин выступил на сессиях, посвящённых вопросам реализации дальневосточных инвестпроектов, перспективам контейнерной логистики, а также экспорту и международной торговле.

По его словам, сейчас на рынке наблюдается небольшая коррекция после успешного 2024 года – контейнерные перевозки за первые 7 месяцев 2025 года сократились на 6%. В эту цифру включены железнодорожные перевозки, в том числе транзитные из Азии в Европу, и перевалка груженых контейнеров в портах.

Причин много – и высокая ключевая ставка ЦБ, и затоваривание складов автомобилями и другим импортом, и замедление экономики. Несмотря на обстоятельства, ГК «Дело» сумела удержать морскую перевалку на достойном уровне.

«На фоне просадки рынка наша доля увеличилась, по динамике – в бассейнах у нас рост. По рынку Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна выросли на 3% и 8% соответственно за первые семь месяцев. Дальневосточный терминал просел», – рассказал первый замгендиректора ГК «Дело».

До конца года падение на рынке замедлится.

«На следующий год мы видим восстановление рынка – вопрос лишь в том, отрастёт он до уровня прошлого года или чуть меньше. Пока по текущей динамике мы видим, что чуть-чуть до 2024 года он не дотянет», – отметил А. Иодчин.

На этом фоне ГК «Дело» подтвердила курс на расширение и модернизацию своих терминалов. В Новороссийске это удлинение к 2027 году ещё одного контейнерного причала НУТЭПа, чтобы нарастить мощность до более 1 млн TEU в год, на Северо-Западе – увеличение мощностей по перевалке удобрений. А новое современное крановое и иное оборудование, которое холдинг продолжает закупать, призвано сделать обработку грузов ещё более эффективной.

### Расширяем флот

Первый замгендиректора ГК «Дело» также рассказал, что компания планирует нарастить объём морских перевозок и уже присматривает на рынке суда.

«Мы смотрим покупку двух универсальных судов – то, что называется МРР (Multiple-Purpose), – под перевозки в рамках северного завоза, каботажных перевозок по Севморпути. Если всё будет удачно, то вполне может быть, что в этом или следующем году мы эти суда купим», – сообщил А. Иодчин.

В дополнение к двум универсальным судам Группа в следующем году рассматривает приобретение ещё и двух контейнеровозов для тех же целей. Таким образом, до конца 2026 года флот компании может увеличиться на 4 судна.

(Окончание на стр. 2.)



Первый заместитель генерального директора ГК «Дело» Александр Иодчин участвует в сессии «Актуальные вопросы реализации инвестпроектов».



# ДЛЯ МОРЯКОВ И О МОРЯКАХ

ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

## ВСЁ ПО «ДЕЛУ» НА ВЭФ-2025

(Начало на стр. 1.)

### Новые договорённости

На форуме были подписаны и соглашения, которые обеспечивают новые грузопотоки на мощности Группы. В частности, компания «Европласт» (производит заготовки для пластиковых бутылок) договорилась регулярно отправлять свои грузы через Рускон, мультимодального оператора Группы. Взамен Рускон обеспечит «Европласту» конкурентные долгосрочные тарифы на перевозку и эффективную

логистику за счёт использования активов, сервисов и технологий ГК «Дело».

В свою очередь «ТрансКонтейнер» подписал соглашение о развитии терминальных мощностей на погранпереводе с Китаем Нижнеленинское, что даёт перспективу увеличить обработку контейнеров на этом важном направлении.

Подробнее об итогах участия ГК «Дело» в ВЭФ-2025 – в ссылках по QR-кодам, размещённым на фото.

Пресс-служба Группы компаний «Дело».



### РЕПОРТАЖ



**Лето и начало осени – жаркая пора в судоходстве. Владивостокский морской рыбный порт работает безостановочно: суда встают под разгрузку/погрузку, быстро пополняют припасы перед новым плаванием. Время – главная портовая «валюта», поэтому внутри всё гудит, словно встревоженный улей. На судах царит та же обстановка, поэтому самое время узнать, как готовится к новым рейсам флот Сахалинского морского пароходства.**

Я только-только покинул гостеприимный экипаж теплохода «САСКО Авача» и спешу к «Симуширу», пришвартовавшемуся по соседству. Меня провожают капитаны Алексей Одариченко и Алексей Гутов, чтобы представить их коллеге – Евгению Пророшневу – и обменяться с ним свежими новостями. Евгений Васильевич – отставной военный, не привыкший к долгим разговорам. Он сразу расставляет все точки над «ё»: главная ценность судна – экипаж, без него в море не справится ни один, даже самый опытный, штурман.

«Всю самую тяжёлую работу делает команда, капитан только направляет подчинённых. И если экипаж по-настоящему сплочён, то всем гораздо проще выполнять поставленные задачи», – уверен Евгений Васильевич.

Но перед тем, как передать меня в руки надёжных помощников, он немного рассказывает о своих учи-

телях, которые помогли ему состояться на транспортном флоте. Это Валерий Иванович Лидерс, Дмитрий Борисович Гордейко и Владимир Александрович Юшин. А уже знакомый мне Алексей Геннадьевич Одариченко в своё время принял к себе на судно Евгения Васильевича старпомом, обучая и наставляя молодого коллегу. И будущий капитан Пророшнев не подвёл. Он до сих пор безмерно благодарен своим наставникам и счастлив, что такие замечательные капитаны повстречались на его профессиональном пути.

### Молодость – не помеха

За несколько минут разговора Евгений Васильевич смог донести до меня главное – профессионалы на

флоте не менее важны, чем исправные судовые механизмы, и на «Симушире» таких замечательных специалистов немало.

Первый, кому представляется меня Пророшнев, – старший помощник капитана Павел Береснев (на фото). Павел Игоревич родом из Новосибирска, окончил Сибирский государственный университет водного транспорта. В Сахалинское морское пароходство он пришёл во время прохождения практики в 2017 году. Спустя два года был принят в ПАО «СахМП» матросом, затем дорос до третьего и второго помощника капитана. Опыт работы старпомом на контейнерных судах для него первый. Но 30-летний Павел оказался готов к новым вызовам, так как до этого трудился на многоцелевом судне – теплоходе «Селенга».

Именно старпому Бересневу предложили заняться испытанием новой системы диспетчеризации флота на «Симушире», выполняющем рейсы на регулярной линии SASCO Владивосток – Корсаков – Восточный. Цель – проверить эффективность программы, чтобы оперативно устранить возможные ошибки в её функционировании. Подготовка системы к промышленной эксплуатации велась во взаимодействии с начальником отдела информационных технологий Виктором Таниным и руководителем по цифровизации флота Дмитрием Тименцевым совместно с программистами из Москвы.

«Мы решали все вопросы дистанционно в режиме реального времени, поэтому я всегда мог получить обратную связь. Программа помогает сформировать отчётность за текущий и предстоящий рейсы, в разделе таймшита можно посчитать производственные и не-производственные часы, стало проще контролировать расход топлива и масла. Теперь в одной программе собраны все виды отчётности, которые существовали по отдельности, а единая форма заполнения и отправки позволяет существенно сэкономить время», – рассказывает Павел Игоревич.

По словам старпома, в Сахалинском морском пароходстве молодым специалистам дают кредит доверия, понимая, что за ними – будущее компании. В командном составе экипажей много людей в возрасте от 35 до 40 лет, которые сочетают в себе высокую продуктивность, новые идеи и определённый морской стаж. А на практику приходит немало толковых курсантов, готовых не только набираться опыта, но и во время обучения внедрять новые технологии для усовершенствования работы флота.

### Морской трудяга

В этом году т/х «Симушир» работает на линии Владивосток – Корсаков – Восточный. Нынешняя задача – наравне с другими судами компании обеспечить снабжение Сахалина на предстоящую зиму. В зимний период чаще выполняются одиночные рейсы, например, в прошлом году судно перевозило генеральный груз со строительными металлоконструкциями из Китая на Чукотку.

(Окончание на стр. 4.)

АРКТИЧЕСКИЕ РЕЙСЫ

# НАГРАДА ЗА ОДИНОЧЕСТВО - ПОРТ!

Арктическая навигация – 2025 близится к завершению: уже в конце октября Северный морской путь начнут сковывать льды. Но теплоход Сахалинского морского пароходства «Селенга» успеет выполнить еще один важный рейс в самый северный российский порт – Певек, где моряков всегда ждут с большим нетерпением. Ведь именно от них во многом зависит успешное продолжение больших строек, работа градообразующих предприятий и обычная жизнедеятельность северян.



ФОТО: RU/ZAVODFOTO.livejournal.com

## Северный герой

В середине сентября теплоход еще стоит на рейде в порту Находка, готовясь к погрузке и смене экипажа. «Селенга» – многоцелевое судно, ставшее легендарным. В навигацию 2015 года оно первым из транспортников прошло восточным сектором Севморпути от Берингова пролива до порта Певек, куда доставило грузы для предприятий, работающих в арктических широтах. Оно построено в Японии в 1988 году и имеет ледовый класс L1 (L1).

Летом «Селенга» работала по маршруту Находка – порт Восточный – Певек – Эгвекинот – Певек – Находка, весь рейс

занял почти два месяца. В пути судно столкнулось с циклоном, от которого пришлось спрятаться на двое суток за Карагинским островом в Беринговом море.

Капитан т/х «Селенга» Константин Борисович Мельников – настоящий морской волк, совершивший свой первый рейс в Арктику еще в конце 90-х, но и его удивило, что ледовая обстановка в регионе стала более благоприятной. Если четыре года назад летом около острова Врангеля встречались большие ледовые поля, которые нужно было долго и тщательно обходить или следовать в караване судов вслед за ледоколом, то в этом рейсе путь был почти свободен ото льда, хотя в одном месте сохранялась довольно напряженная обстановка. Но и этот участок уда-

лось преодолеть в штатном режиме – во многом благодаря актуальным ледовым картам, предоставленным отделом безопасности мореплавания СахМП во главе с его начальником, капитаном-наставником Дмитрием Викторовичем Чернышом.

## В помощь арктическим фрахтовщикам

Судно ПАО «СахМП» работает по линии северного завоза на условиях тайм-чартера – так в торговом мореплавании называют договор фрахтования судна с экипажем на определенное время для перевозки грузов. Для районов Крайнего Севера летняя навигация – единственная возможность запастись всем необходимым перед долгой зимой, потом в регион завозить грузы можно только воздушными судами, и это касается в основном продуктов питания. А тяжелая техника, строительные материалы, необходимое оборудование доставляются с «большой земли» только морским путем. Судами же вывозится и золотой концентрат (возле Певека много лет разрабатывается коренное месторождение золота), а также доставляются грузы для запуска одного из крупнейших в мире Баймского золотомедного месторождения.

Летом «Селенга» перевозила из Находки в самый северный порт России генеральный груз и контейнеры. Так, судно взяло на борт грузовые машины, мукоильные шары и такие необходимые для добычи благородного металла селитру в биг-бэгах и взрывчатку. Груз опасный, поэтому при погрузке требовалось разместить его на палубе по всем правилам, чтобы тара не соприкасалась друг с другом. Процессом руководил опытный старший помощник капитана Алексей Леонидович Кожин. Он внимательно следил за работой портовых докеров, чтобы обеспечить максимальную безопасность

судна во время длительного рейса.

В Певеке судно оставило основную часть груза и затем взяло курс на залив Креста, на побережье которого находится один из самых живописных поселков Чукотского автономного округа – Эгвекинот. Там «Селенга» забрала шесть больших грузовиков типа БелАЗ, гружёные контейнеры и вернулась в Певек. Оттуда судно снова ушло в Находку. Уже там планировались к погрузке цемент в огромных биг-бэгах, автотехника и контейнеры с другим крайне необходимым для северян грузом.

На протяжении всего рейса погода морякам благоприятствовала: в Восточно-Сибирском и Чукотском морях столбик термометра надолго замер на отметке +28°C. Капитан решил воспользоваться моментом, отдав приказ экипажу организовать покраску судна, что и было оперативно выполнено под руководством старпома боцманом Евгением Леонидовичем Тищенко и командой.

По словам Константина Борисовича, Север не прощает даже самых незначительных ошибок, и от профессионализма экипажа полностью зависит живучесть судна и сохранность груза. Каждый член команды должен четко знать свои обязанности и быть готовым включиться в работу мгновенно. Есть свои особенности и в работе портов: если в Певеке постановкой и снятием креплений с груза на судне занимаются докеры, то в Находке это перекладывается на членов экипажа. Опытный старпом, не тряся времени попусту, натаскивает матросов так, чтобы в рейсе команда работала быстро и слаженно.

Перед началом арктической навигации судно тщательно готовят. Технический менеджмент ПАО «СахМП» и механики теплохода стараются заранее учесть все возможные риски, своевременно ремонтируют сухогруз и формируют запас ЗИП для предотвращения форс-мажоров.

**(Окончание на стр. 5.)**

## ЧТОБЫ ПОМНИЛИ

# ИСТОРИЯ В ДВИЖЕНИИ

В год 80-летия окончания Второй мировой войны Сахалинское морское пароходство приняло на себя важную миссию – безвозмездную перевозку «Поезда Победы» на остров и обратно.

Состав прибыл 14 сентября на борту дизель-электрохода «Сахалин-8» из порта Ванино в начальную точку своего маршрута по Сахалину – Холмск. В последующие дни с уникальной экспозицией «Поезда Победы» смогли ознакомиться жители 10 городов и поселков острова, после чего на пароме ПАО «СахМП» передвижной музей вернулся на материк.

Это первая в мире интерактивная выставка с максимальным эффектом присутствия, размещенная в движущемся железнодорожном составе. Все вагоны оформлены высококачественными фотографиями военного времени; посетителям выставки доступны и виртуальные экскурсии.

Каждый вагон передвижного музея – переход от одного исторического эпизода к другому: предвоенные годы – Великая Отечественная – Победа. Все они связаны художественным аудиорассказом. Его ведет Лидия – советская девушка, которой в 1941 году исполнилось 19 лет.

Вместе с ней посетители «проходят» путь от Гомеля до Москвы, от Сталинграда до Берлина. Прообразом героини стала Елена Чухнюк – машинист паровозной колонны, водившая воинские эшелоны к линии фронта. Говорят Лидия голосом заслуженной артистки РФ Екатерины Гусевой.

«Считаем честью принять участие в этой важнейшей миссии. Необходимо, чтобы подрастающее поколение своими глазами увидело ожившую историю, знало о ратном и трудовом подвиге своих предков, помнило и гордилось их славными делами. Это наш общий долг перед молодыми сахалинцами», – подчеркнул первый заместитель генерального директора – главный инженер ПАО «СахМП» Игорь Иванович Шарков.

Проект «Поезд Победы» реализован командой творческой мастерской «Невский баталист» совместно с медиагруппой «Красный квадрат» при поддержке Министерства науки и высшего



образования Российской Федерации, ОАО «Российские железные дороги» и Всероссийского общественного движения «Волонтеры Победы».

«Особые слова благодарности – коллективу Сахалинского морского пароходства и всем сотрудникам перевозки Ванино – Холмск за поддержку в реализации проекта «Поезд Победы» на Сахалине. Оказанная помощь позволила

переправить уникальный состав через Татарский пролив и подарить жителям острова возможность познакомиться с исторической выставкой, сохраняющей память о подвиге наших герояев», – отметил и.о. исполнительного директора Всероссийского общественного движения «Волонтеры Победы» Артемий Алексеевич Киселев.

**Соб. инф.**

РЕПОРТАЖ

# МИР ЛЮДЕЙ ДЕЛА

**(Начало на стр. 2.)**

Старпом Береснев сравнивает работу «Симушира» с трамваем, безостановочно курсирующем по одному маршруту, ведь нужно за короткий период успеть выполнить несколько рейсов. Работа на линии непростая и имеет свои особенности.

Во Владивостоке и Восточном жизнь кипит круглосуточно, а в Корсакове порт функционирует в более спокойном режиме. И если из Владивостока судно может уйти через полтора дня после швартовки, то на Сахалине – простоять от трёх дней до недели.

В весенне-осенний период в море часто стоит туман, и есть риск не увидеть многочисленные рыболовные суда, лодки и катера, поэтому от внимательности и будильности экипажа зависит безопасность судна.

«Несмотря на то, что наши обязанности чётко расписаны в должностных инструкциях, мы всегда должны быть готовы заменить товарищем или помочь им, вне зависимости от своей занятости. И это на «Симушире» касается всех – от комсостава до рядовых специалистов; у всех есть уверенность, что в экстренном случае их подстражают. Искренняя благодарность экипажу за проделанную работу – самое ценное, что есть в нашем коллективе», – добавляет старпом.

## «Судно знаю лучше, чем собственный дом»

Следующим моим собеседником становится электромеханик Андрей Веселов. В ПАО «СахМП» он трудится одиннадцать лет, и десять (!) из них – на «Симушире». Андрей Геннадьевич поддерживает вверенные его заботам механизмы судна в исправном состоянии для обеспечения безопасности мореплавания. Для специалиста качественное выполнение своих обязанностей – проявление уважения ко всему экипажу, потому что команда и судно должны работать, как составляющие единого механизма, где от каждого напрямую зависит успешность рейса.

«Если во время рейса обнаруживается неполадка, то мы все приходим на помощь товарищам, поскольку находимся буквально в одной лодке. Не бывает такого, чтобы кто-то сказал: «Это не моя обязанность». Наш экипаж всегда работает дружно и слаженно», – подчёркивает Андрей Геннадьевич.

Для электромеханика теплоход стал настоящим домом. Специалист привязался к нему, как к родному человеку. Пребывание на борту длится по четыре месяца, столько же Андрей Геннадьевич проводит на берегу. Но каждый раз, возвращаясь на «Симушир», ловит себя на мысли, что как будто никуда и не отлучался. По его признанию, судно он знает, пожалуй, лучше, чем собственный дом.

«При каждом заезде я восхищаюсь теми, кто построил такую совершенную машину. Мне доводилось работать на контейнеровозах, но именно «Симушир» понравился мне больше всех, поэтому я здесь и остался. Каждый раз я стараюсь узнать как можно больше

о работе систем судна и понимаю, что его создатели проделали огромную работу и учли все возможные нюансы. Несмотря на десять лет, проведённых на борту «Симушира», я постоянно узнаю о нём что-то новое», – отмечает электромеханик.

По его словам, каждый механизм имеет свой срок службы. И если по замыслу создателей он должен отработать тысячу часов, то спустя всего час после превышения лимита уже потребуется небольшой ремонт. Этот идеально выверенный расчёт, ставший итогом огромного опыта, накопленного предыдущими поколениями судостроителей и мореплавателей, восхищает Андрея Геннадьевича.

## Сын священника, студент и матрос

Пришло время познакомиться с младшим составом. Мне рекомендуют побеседовать с матросом первого класса Владимиром Ворониным из Нижнего Новгорода. Владимир – студент Волжского государственного университета водного транспорта и сын православного священника.

«В какой-то момент я тоже задумывался об этом пути, но после беседы со своими друзьями, работавшими в море, решил попробовать себя именно в этой профессии. Да и отец мне посоветовал сначала набраться жизненного опыта, научиться взаимодействовать с людьми, понимать их проблемы, чтобы в будущем им помогать. Священнослужители часто выступают своеобразными психологами, подсказывая прихожанам, что делать в тех или иных непростых жизненных ситуациях», – рассказывает Владимир. Сегодня он точно знает, что именно море научит его принимать важные решения и подарит возможность постоянно открывать для себя новые места.

В прошлом году Владимир проходил плав практику в другой компании – работал на сухогрузе, перевозившем зерно по Чёрному морю. Однако по большей части это было прибрежное судоходство, а будущий штурман хотел поближе познакомиться с загадочной морской стихией. Поэтому на вторую практику Владимир отправился на Дальний Восток, о чём ни разу не пожалел.

«Я не только выполняю свои непосредственные обязанности, но и благодаря командирам в свободное время хожу учиться штурманскому делу на капитанский мостик. Со мной щедро делятся знаниями и умениями, то есть здесь у меня есть возможность набраться необходимого опыта. Хочу также отметить весь экипаж – здесь собрались очень хорошие люди, с которыми легко работать», – делится впечатлениями курсант.

По его словам, такие практики формируют полноценное представление о профессии и помогают сформулировать будущие цели. Владимир искренне благодарен Сахалинскому морскому пароходству за возможность профессионально окрепнуть.

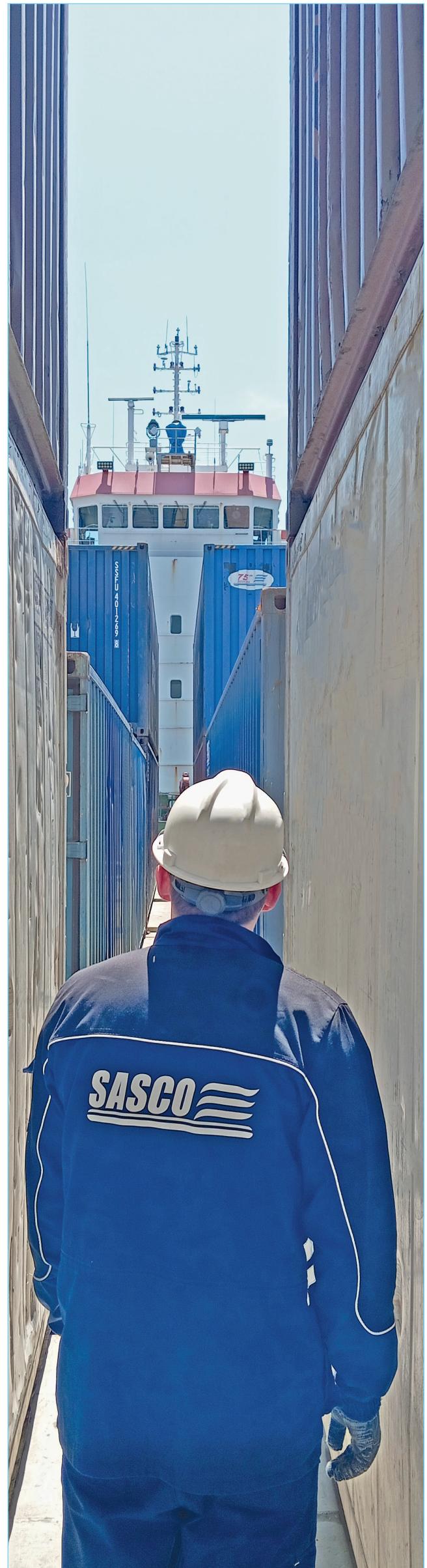
Поговорив с настоящими людьми дела, я прощаюсь с гостеприимным экипажем и собираюсь в обратный



Электромеханик А.Г. Веселов.



Матрос 1-го класса В. Воронин.



путь. На причале мы ещё несколько минут беседуем с капитаном и обсуждаем мои впечатления от визита. Евгений Васильевич действительно прав: экипаж – самый важный ресурс судна, благодаря которому оно может решать задачи любой сложности. Полутного ветра и спокойных вод тебе, «Симушир»! Ты – в надёжных руках!

Сергей СЫСОЙКИН.  
Фото автора.

## АРКТИЧЕСКИЕ РЕЙСЫ

# НАГРАДА ЗА ОДИНОЧЕСТВО – ПОРТ!



**(Начало на стр. 3.)**

Снабжение на «Селенге» как на полярном судне усиленное, и даже кормят моряков в арктических рейсах обильнее.

Перед выходом в рейс судно получает международный полярный документ, разрешающий работу в Арктике. Такие бумаги необходимы и старшему плавсоставу, за этим пристально следят Государственный портовый контроль. Капитан и старший помощник должны сначала сходить в ледовый рейс в качестве дублёров под руководством уже имеющих полярный допуск коллег и безуказненно отработать. И лишь затем они допускаются к работе в Арктике.

## Моряки – самые желанные гости на Севере

Капитан Мельников, неоднократно бывавший в портах российской Арктики – Анадыре, Эгвекиноте, Провидения и Певеке, хорошо знает, насколько важна работа транспортного флота для северян, большую часть года отрезанных от «большой земли».

«Мне доводилось открывать летнюю навигацию

в Арктике. Существовала хорошая традиция – на борт поднимался капитан порта и вручал морякам символический золотой ключ. Прибытие первого судна – большое событие для жителей отдалённых регионов, в магазинах тут же выстраиваются длинные очереди. А вот провожать последний пароход для северян всегда печально. Это значит, что сезон завоза заканчивается. Бывало, заходишь в магазин, и продавцы говорят, что остались без какого-то товара до конца года. А вот если ты пришёл летом, то обязательно расспросят, не привезли ли мы груз для них», – рассказывает Константин Борисович.

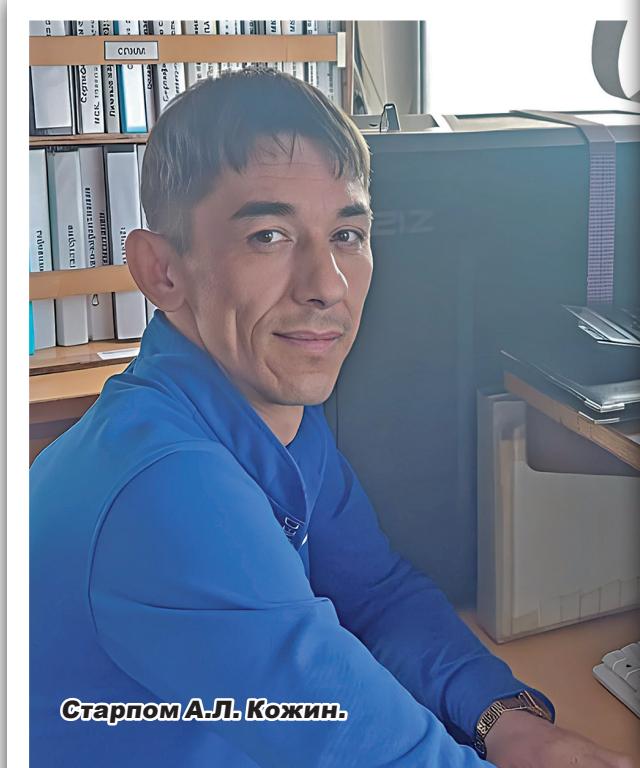
Летом, по его словам, арктические порты работают безостановочно. В тот же Певек идут большие суда из Архангельска, Петропавловска-Камчатского, Находки, Владивостока и даже из Китая. Одновременно под выгрузку/погрузку в небольшом Певекском порту могут встать несколько судов. Вот где в полной мере понимаешь смысл пословицы «Один день год кормит», ведь за несколько летне-осенних месяцев необходимо выполнить план завоза до начала следующей навигации.

Арктические рейсы всегда несут в себе определённый риск и закаляют характер, но при этом и отдают

морякам с лихвой. В северных российских морях обитает множество разнообразных морских животных. Когда «Селенга» шла из Находки в Певек, то на пути экипажу повстречались киты, один из которых проплыл вдоль борта судна, удивив всю команду своими огромными размерами. Неоднократно видели моряки и большие фонтаны воды на горизонте – так морские исполнители приветствовали своих собратьев. Ну и в разряд повседневного вошло наблюдение за моржами, отдыхающими со своими детёнышами на льдинах. Да, в этих сурьих водах за одиннадцать дней перехода не всегда можно выйти на связь с семьёй, но арктическая фауна и северный дзен помогают настроиться на правильную волну и открыть в себе неведомые доселе духовные глубины. И как пел Владимир Высоцкий, на Севере в награду за одиночество обязательно должен встретиться кто-нибудь.

Спасибо вам за столь важную и непростую работу, моряки «Селенги»!

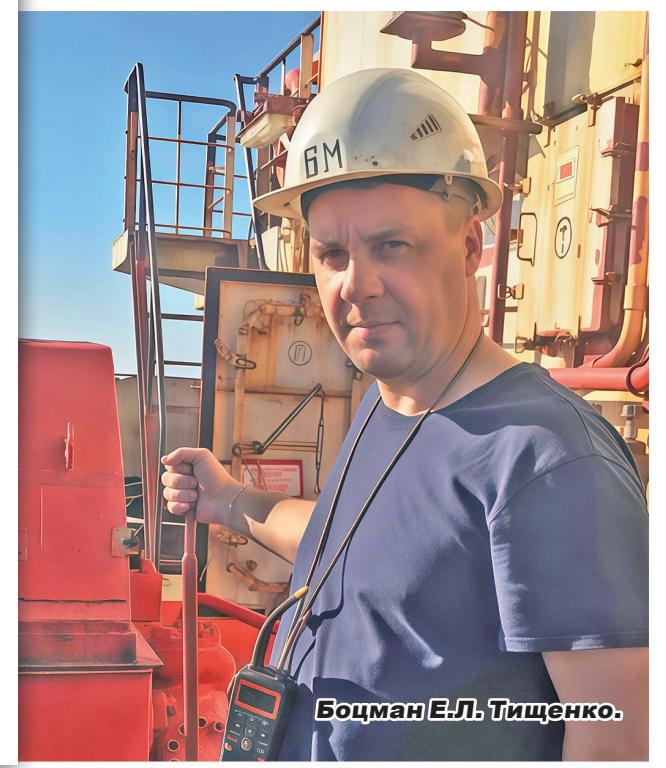
**Подготовил Сергей СЫСОЙКИН.**  
Фото предоставлено  
капитаном т/х «Селенга»  
К.Б. Мельниковым.



Старпом А.Л. Кожин.



Капитан К.Б. Мельников.



Боцман Е.Л. Тищенко.

## ШТУРМАНЫ ПОБЕДЫ

# НЕОБЫЧНАЯ СУДЬБА ОБЫЧНОГО ЧЕЛОВЕКА



**Отгремели торжества, посвящённые 80-летию Великой Победы, а в нашей записной книжке осталось ещё несколько имён фронтовиков – ветеранов Сахалинского морского пароходства, о которых нам хотелось бы вспомнить и рассказать вам, уважаемые читатели «СМ». Сегодняшнее наше повествование – о замечательном человеке, с юности связавшем свою жизнь с морем, орденоносце, участнике военных операций по освобождению Кореи и Южного Сахалина от японской оккупации Василии Фёдоровиче Мелехине.**

Его судьба и обычна для большинства его сверстников, и уникальна одновременно. Родился Василий в 1927 году в крестьянской семье в деревне Акулига Карагайского района Молотовской области (ныне Пермский край).

Родители трудились в колхозе. Мать Агния Семёновна умерла после болезни в 1944 году. Отец Фёдор Алексеевич, прошедший солдатом две войны, – Гражданскую партизаном, добровольцем в рядах Красной Армии (Польский фронт) и Великую Отечественную – пережил супругу на много лет. Был младший брат, который вслед за старшим пошёл по технической линии – стал машинистом парового крана.

В 1942 году, окончив семилетку, вчерашний школьник сел за руль трактора Обвинской МТС. А в октябре 1944-го семнадцатилетний паренёк по комсомольскому набору был призван в Военно-морской флот. Судьба забросила его далеко от дома – на Дальний Восток. Срочную службу Вася проходил

на Тихоокеанском флоте (ТОФ), только вот срочной она оказалась лишь по названию: на семь лет его домом стала палуба военных кораблей.

Эти годы для целеустремлённого, пытливого юноши не прошли даром. Он окончил среднюю школу при Доме офицеров ТОФ, что дало ему возможность после демобилизации в сентябре 1951-го поступить на судомеханическое отделение Владивостокского высшего мореходного училища (ныне Морской государственный университет им. адмирала Г.И. Невельского).

Но это будет позже. А пока... Пока шла война, и солдат-срочник Мелехин, как написано в его автобиографии, «в мае 1945 года прибыл в США, в августе 1945 года прибыл в СССР. За время службы в в/ч 27001 шесть раз был в Японии, городе Токио, выполняя правительственные задания в составе в/ч 27001. В составе этой же части начиная с 1945 года и до 1951 года (Окончание на стр. 7.)

## ЗНАНИЕ – СИЛА



**С 1 сентября 2025 года в России вступил в силу ряд важных изменений в законодательстве. Эти изменения коснулись бизнеса, мессенджеров, звонков, трудовых прав, образования и других сфер. Что изменилось в законах РФ – в нашем ежемесячном дайджесте.**

### Штрафы за экстремистские материалы и рекламу VPN

Россиян могут начать штрафовать за использование VPN, но только в определённых случаях. Наказание следует исключительно за умышленный поиск материалов из официального списка экстремистских ресурсов Минюста РФ. Эксперты подчёркивают – запрещены не сервисы обхода блокировок, а использование их в незаконных целях.

Так, штрафы за осознанный поиск экстремистских материалов составят от 3 до 5 тысяч рублей. Реклама же VPN-сервисов может обойтись гражданам в 80 тысяч рублей, а юридическим лицам – до полумиллиона. Использование таких сервисов или случайный переход по ссылкам не будет считаться нарушением. Пользователи, посещающие запрещённые в России и признанные экстремистскими соцсети, не понесут наказания при отсутствии намерения целенаправленно искать там экстремистский контент.

### Маркировка звонков и возможность отказаться от массовых обзвонов

С 1 сентября абоненты получили возможность отказаться от автоматических обзвонов. Операторы обязаны блокировать такие звонки, если поступит соответствующая просьба от клиента.

Новое правило поможет повысить безопасность и уменьшить количество спама и мошеннических звонков. Теперь организации, которые проводят массовые обзвоны, обязаны подписывать договор с оператором связи, а также предоставлять сведения о своих контактных данных и причинах звонков.

Кроме того, с 1 сентября в России вступил в силу закон, обязывающий все компании и ИП маркировать исходящие звонки. Таким образом, каждый звонок от коммерческих структур будет подписан. Абонент будет видеть на экране своего телефона название фирмы или бренда – «Банк», «Реклама» или «Услуги связи». Сообщение ограничено 32 символами.

### Обязательная установка мессенджера Max

Все новые смартфоны, планшеты и компьютеры, продаваемые в России, с 1 сентября будут обязательно оснащаться государственным мессенджером Max. Он станет основным инструментом для получения государственных услуг, оплаты и общения, включая чаты для школьников и студентов. Разработчики гарантируют высокий уровень защиты данных пользователей.

### Работа для школьников

С 1 сентября несовершеннолетние от 14 до 18 лет смогут официально работать в выходные и праздники не только в творческой сфере, например в театре или на съёмках, как раньше, но и в других направлениях. Единственное, что разрешается это исключительно во время школьных каникул.

Потребуется письменное согласие: до 14 лет необходимы согласия ребёнка, его родителей и органов опеки, с 14 лет – согласие ребёнка и родителей, а с 15 лет – лишь собственное согласие подростка. Однако работать можно только по направлению службы занятости или в составе зарегистрированного студенческого отряда.

### Единое расписание в школах

С нового учебного года в российских школах внедрено единое расписание. Все школьники страны теперь будут изучать одни и те же предметы в примерно одно и то же время. Кроме того, количество контрольных работ и домашних заданий уменьшится, а нагрузка на младшие классы станет более комфортной.

### Проверка репродуктивного здоровья у детей

Ещё одно нововведение с 1 сентября – профилактические медицинские осмотры для оценки репродуктивного здоровья детей. Проводиться они начнут с шести лет, тогда как ранее такие осмотры проводились только с 14. С 13 же лет эти процедуры подростки будут проходить ежегодно.

«В России с 1 сентября будут осуществляться обязательные профилактические осмотры для оценки репродуктивного здоровья детей с шестилетнего возраста, что является важным и обоснованным шагом в направлении укрепления здоровья подрастающего поколения», – отметила член комитета Госдумы по охране здоровья,

кандидат медицинских наук Вероника Власова. По её словам, проблема нарушений репродуктивной функции у подростков становится всё более актуальной. Основными причинами этого являются неблагоприятные экологические условия, неправильное питание, а также значительные психоэмоциональные нагрузки.

### Штрафы за передачу телефонного номера

С 1 сентября в России вступили в силу поправки, вводящие штрафы за предоставление своего номера телефона третьим лицам.

Согласно документу для физических лиц размер штрафа составит от 30 до 50 тысяч рублей, для индивидуальных предпринимателей – от 50 до 100 тысяч, для юридических лиц – от 100 до 200 тысяч.

Но не стоит переживать – за то, что вы одолжите свой телефон другу позвонить маме, вас не накажут. Штраф не полагается за кратковременную и безвозмездную передачу номера, который будет использоваться другим человеком в личных целях.

Ожидается, что подобная мера поможет обезопасить граждан от мошенничества, связанного с телефонными звонками и рассылками.

### Запрет на коммерческую деятельность в СНТ

С началом осени вступили в силу поправки о запрете ведения коммерческой деятельности на своих дачных участках.

С 1 сентября в СНТ запрещается открытие хостелов, магазинов и автосервисов. Участки не могут использоваться для складской деятельности или коммерческих питомников. Запрещено также организовывать производство или предоставлять услуги, например, открывать столярные мастерские, швейные ателье, парикмахерские и салоны красоты.

### Требования к продаже смартфонов и других гаджетов

Отныне при продаже устройств с предустановленным ПО должна быть обеспечена возможность установки, оплаты приложений через магазин RuStore и свободного использования софта из него. Запреты производителей на загрузку сторонних магазинов, как у Apple, больше недопустимы. Несоблюдение этих требований будет трактоваться как недостаток, что даёт покупателям право на претензии.

За продажу устройств с такими нарушениями полагается штраф: должностным лицам грозит от 30 до 50 тысяч рублей, а компаниям – от 50 до 200 тысяч рублей.

### Новые критерии изъятия бесхозных земельных участков

С 1 сентября вступили в действие новые критерии для изъятия земельных участков. Теперь дом на земельном участке под строительство должен быть возведён в течение пяти лет, для индивидуального жилищного строительства – за семь. Участок могут изъять, если более 50% его территории было захламлено мусором на протяжении года с момента выявления проблемы; если постройки не содержатся должным образом или не имеют окон. Кроме того, основанием для изъятия станут заросли сорняка выше 1 метра на более чем половине территории, которые тоже не убрали в течение года.

Но сперва, конечно, собственник сможет устраниТЬ проблему или обратиться в суд для продления срока.

**(По материалам интернет-сайтов.)**

### НА ЗАМЕТКУ

# ЗВЕРЬЁ МОЁ

**1 января 2026 года вступит в силу закон о введении административной ответственности за нарушение порядка регистрации и снятия с учёта домашних животных. Владельцам питомцев грозит штраф в размере от 500 до 1 500 рублей.**

Согласно новым требованиям содержания домашних животных к сегодняшнему дню в Сахалинской области поставлены на учёт более 16 тысяч особей, из них свыше 10,6 тысяч собак и более 5,5 тысяч кошек. Регистрацию проводят ветеринарные станции, расположенные в каждом районе области.

– Учёт домашних питомцев на островах – важная мера для улучшения

условий жизни населения и обеспечения общественной безопасности. Система регистрации даст возможность учитывать численность животных и повышать ответственность владельцев, что, по нашему мнению, приведёт к уменьшению темпов роста числа безнадзорных собак, – отметил первый заместитель министра ЖКХ Сахалинской области Александр Ли.

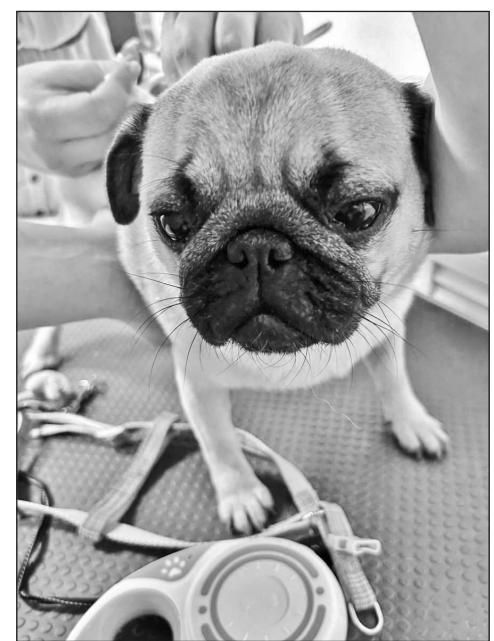
Напомним, все домашние животные,

в частности собаки и кошки, подлежат бесплатной регистрации и снятию с учёта государственными бюджетными учреждениями ветеринарии. Питомца требуется доставить в место проведения процедуры и представить необходимые документы. Кроме того, ветеринарные специалисты проводят и выездные мероприятия.

В случае обнаружения безнадзорных животных, проявляющих агрессию, граждане могут подать заявки на отлов по телефонам, указанным на официальных сайтах районных администраций.

Для получения дополнительной информации и консультаций по вопросам регистрации домашних животных можно обращаться в агентство ветеринарии и племенного животноводства Сахалинской области или в учреждение, которое проводит регистрацию в районе проживания.

**Пресс-служба министерства ЖКХ Сахалинской области.**







# КАЛЕНДАРЬ ПОЗДРАВЛЕНИЙ

## Уважаемые сотрудники компании

**КУЛАКОВ Андрей Сергеевич (2.10)** – старший механик  
**МАДЖАР Денис Геннадьевич (2.10)** – директор департамента  
**ФИЛЮК Игорь Семенович (2.10)** – старший суперинтендант группы судов  
**ДОЛГОПОЛОВА Татьяна Александровна (3.10)** – повар 1-й категории, пекарь 3-й категории, буфетчик  
**КОРОЛЕВ Андрей Сергеевич (4.10)** – старший помощник капитана  
**ГЛАДКОВ Илья Аркадьевич (5.10)** – 3-й помощник капитана  
**ДЕМЧЕНКО Сергей Викторович (6.10)** – сменный капитан  
**КУЗЬМИЧ Игорь Дмитреевич (6.10)** – 3-й помощник капитана  
**ПОНОМАРЕВА Ольга Вячеславовна (8.10)** – заместитель директора департамента  
**ШАЙМУЛИН Михаил Вагизович (8.10)** – главный механик  
**МЕЛЬНИК Виталий Владимирович (8.10)** – 2-й механик  
**КАБАНОВА Юлия Анатольевна (9.10)** – дневальный  
**СТЕПАКИН Иван Николаевич (11.10)** – береговой матрос (швартовщик)  
**БЕЛЫЙ Олег Владимирович (12.10)** – дворник-разнорабочий  
**ЛИПЕЙ Владимир Александрович (13.10)** – старший механик  
**БУГРОВ Никита Евгеньевич (13.10)** – 4-й механик  
**КУРИЦЫН Сергей Иванович (14.10)** – матрос 1-го класса  
**ДОКУЧАЕВ Евгений Сергеевич (14.10)** – оператор группы судов  
**БЕЛЯНИН Константин Андреевич (15.10)** – 4-й электромеханик  
**ХИЛЕНКО Роман Александрович (15.10)** – старший электрик  
**РОЖКОВ Олег Геннадьевич (15.10)** – оператор группы судов  
**КАРПЕНКО Дмитрий Андреевич (16.10)** – 3-й механик  
**КУЗНЕЦОВА Валентина Васильевна (18.10)** – дневальный  
**САРАНЧУКОВ Игорь Витальевич (18.10)** – 2-й электромеханик  
**СОЛОМИН Алексей Владимирович (19.10)** – инспектор по плавсоставу  
**ДЕНИСЕНКО Ольга Валерьевна (20.10)** – старший бортпроводник  
**КРАСНОВ Тимофей Андреевич (22.10)** – старший матрос  
**МЕШКОВ Александр Николаевич (22.10)** – капитан-наставник  
**ФАРЕНКОВА Олеся Ивановна (23.10)** – заместитель генерального директора по правовым вопросам  
**ПАНОВИЧ Наталья Валентиновна (23.10)** – повар 3-й категории, пекарь 3-й категории  
**ВОРОНИН Владимир Сергеевич (23.10)** – матрос 1-го класса

**ГРЕЧА Алексей Алексеевич (24.10)** – старший помощник капитана  
**ШАТАЛИН Иван Сергеевич (24.10)** – 2-й помощник капитана  
**ГУДКОВ Александр Владимирович (24.10)** – электромеханик по ОСЭО  
**ВДОВКИН Юрий Николаевич (24.10)** – капитан-наставник  
**РЕДИН Николай Иванович (26.10)** – 2-й механик  
**СЕНЬКИН Юрий Николаевич (26.10)** – заместитель главного инженера  
**КУРОЧКИНА Полина Петровна (27.10)** – повар 1-й категории, пекарь 3-й категории, буфетчик  
**КЛЯНИН Олег Николаевич (27.10)** – капитан  
**КОЖИН Алексей Леонидович (27.10)** – старший помощник капитана  
**ПОПКОВА Светлана Анатольевна (29.10)** – повар 1-й категории, пекарь 3-й категории, буфетчик  
**ПРОНИНА Лариса Андреевна (30.10)** – повар 3-й категории, пекарь 3-й категории  
**ПОДКОВЫРОВ Виталий Сергеевич (30.10)** – матрос 1-го класса  
**МАХНЕВ Геннадий Михайлович (31.10)** – электромеханик по ОСЭО  
**КОНТЕЕВА Марина Юрьевна (31.10)** – бортпроводник  
**МАСЛЕННИКОВ Андрей Петрович (31.10)** – старший механик

Сердечно поздравляю вас с днём рождения!

С.С. СИМАНИХИН,  
генеральный директор ПАО «СахМП».

## Уважаемые ветераны ПАО «СахМП»

**ХОБТА Фёдор Илларионович (1.10), СЕЛЯВКО Наталья Васильевна (1.10 – юбилей), ПЕРЕХВАТОВ Иллиодор Васильевич (1.10), ТРИФОНОВ Валерий Фёдорович (2.10), АМЕЛЬЧЕНКОВА Антонина Прокофьевна (4.10), ПОТОЛОВ Андрей Андреевич (4.10), АВЕРЬЯНОВ Александр Владимирович (8.10), СЁМКИНА Валентина Афанасьевна (9.10), МАХОНЬКО Ольга Игнатьевна (10.10), ДИДЕНКО Мария Васильевна (11.10), СТАНКЕВИЧ Ольга Дмитриевна (13.10), ДЕНИСОВА Людмила Михайловна (13.10), ГАЛИМОВА Нина Васильевна (14.10), ЧЕБОТАРЁВА Римма Антоновна (14.10 – юбилей), МЕРЗЛЯКОВ Александр Егорович (23.10), РЕДЬКА Василий Алексеевич (23.10), МИТЯЕВ Юрий Петрович (26.10), ШАРЫПИН Анатолий Иванович (26.10), ТОЛСТОВА Алла Павловна (30.10), ИВАНОВ Евгений Владимирович (31.10)!**

Поздравляем вас с днём рождения!

Совет ветеранов ПАО  
«Сахалинское морское пароходство»,  
благотворительный фонд «Марина».

**SASCO** Сахалинский моряк

Газета издаётся с апреля 1948 года.

Гл. редактор: Л.А. ОРЛОВА.

Учредитель - коллектив публичного акционерного общества «Сахалинское морское пароходство».

Издатель - ПАО «СахМП».

Сайт - [sasco.ru](http://sasco.ru)

Адрес ПАО «СахМП»: 694620, г. Холмск, ул. Победы, 18а.

Адрес редакции: г. Холмск Сахалинской области, ул.

Победы, 18а. Почтовый индекс: 694620.

E-mail: [gazeta1@sasco.ru](mailto:gazeta1@sasco.ru).

Телефон редакции: 66-465.

Набор, макет и вёрстка: редакция «СМ».

Газета зарегистрирована в Комитете Российской Федерации по печати. Свидетельство о регистрации № 500.

Редакция не несёт ответственности за достоверность содержания рекламных материалов.

Мнение редакции не обязательно совпадает с мнением авторов. Редакция не несёт ответственности за информацию

цию, содержащуюся в завизированных автором интервью, материалах, перепечатанных из других изданий (при ссылке) или присланных нам авторами.

Отпечатано в АО «Сахалинская областная типография» (г. Южно-Сахалинск, ул. Дзержинского, 34).

Объём: 2 печатных листа.

Тираж: 950 экземпляров.

Заказ: № 925.

Подписано в печать: по графику - в 10.00 25.09.2025 г., фактически - в 10.00 25.09.2025 г.