



# САХАЛИНСКИЙ МОРЯК



25 СЕНТЯБРЯ 2025 ГОДА

№ 9

РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА – СВОБОДНАЯ

**SASCO**

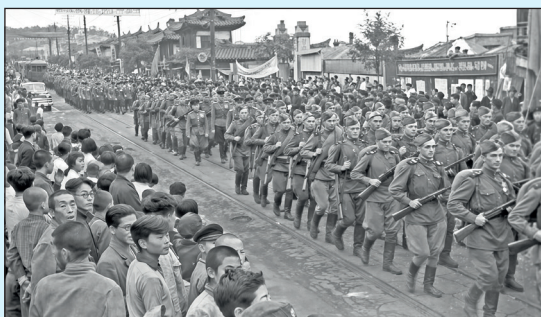
## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:



**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 компании встреч превысило 40. Итоги форума внушают осторожный оптимизм: 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 грузёных 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, отстанёт 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 MPP (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 обеспечат 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 погранпереходе 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 рейсам флот Сахалинского морского пароходства.**

Я только-только покинул гостеприимный экипаж теплохода «САСКО Авача» и спешу к «Симуширу», пришвартованному по соседству. Меня провожают капитаны Алексей Одариченко и Алексей Готов, 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 представляет 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 досрочно 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 SASSO 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 непроизводственные 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 ещё 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 / ZAYODFOTO.livejournal.com

## Северный герой

В середине сентября теплоход ещё 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 Л1 (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 ещё 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 напряжённая 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 определённое 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 тяжёлая техника, строительные материалы, необходимое оборудование доставляются с «большой земли» только морским путём. 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 Баимского золотомедного месторождения.

Летом «Селенга» перевозила из Находки в самый северный порт России генеральный груз и контейнеры. Так, судно взяло на борт грузовые машины, мукомольные 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 посёлков Чукотского автономного округа – Эгвекинот. Там «Селенга» забрала шесть больших грузовиков типа БелАЗ, гружённые контейнерами и вернулась в Певек. Оттуда судно снова ушло в Находку. Уже там планировалось 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 чётко 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 тратя 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 посёлков острова, после чего на пароме ПАО «СахМП» передвижной музей вернулся на материк.

Это первая в мире интерактивная выставка с максимальным эффектом присутствия, размещённая 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 ведёт 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. Говорит 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 «Волонтёры 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 подарила жителям острова возможность познакомиться с исторической выставкой, сохраняющей память о подвиге наших героев», – отметил и.о. исполнительного директора Всероссийского общественного движения «Волонтёры Победы» Артемий Алексеевич Киселёв.

**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 многочисленных рыболовные суда, лодки и катера, поэтому от внимательности и бдительности экипажа зависит безопасность судна.

«Несмотря на то, что наши обязанности чётко расписаны в должностных инструкциях, мы всегда должны быть готовы заменить товарищей 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 подстрахуют. 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 съезде я восхищаюсь теми, кто построил такую совершенную машину. Мне доводилось работать на контейнеровозах, но именно «Симушир» понравился мне больше всех, поэтому я здесь и остаюсь. 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 потребуются 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 плавпрактику 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. Попутного 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 следит Государственный портовый контроль. Капитан и старший помощник должны сначала сходить в ледовый рейс в качестве дублёров под руководством уже имеющих полярный допуск коллег и безукоризненно 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 морском 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 исполины приветствовали своих собратьев. Ну и в разряд повседневного вошло наблюдение за моржами, отдыхающими со своими детёнышами на льдинах. Да, в этих суровых 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 обзвонков

С 1 сентября абоненты получили возможность отказаться от автоматических обзвонков. 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 Мах

Все новые смартфоны, планшеты и компьютеры, продаваемые в России, с 1 сентября будут обязательно оснащаться государственным мессенджером Мах. 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 необходимо 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. Владелец 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.**





(Начало на стр. 5.)

много раз был в Корее (КНДР) и Китае», «участвовал в разгроме империалистической Японии в 1945 году в составе в/ч ТОФ, при высадке десанта в Северной Корее и на Сахалине».

Как все участники войны, Василий Фёдорович был очень скуп на слова, когда дело касалось его личного вклада в Великую Победу.

Красноречиво об этом свидетельствует только его послужной список:

- с декабря 1944-го по май 1945 г. — курсант-матрос Электромеханической школы учебного отряда Тихоокеанского флота ВМС, машинист-турбинист;

- с мая 1945-го по ноябрь 1949 г. — машинист-поршневик «ЭК-1» (патрульный фрегат типа «Такома», который в 1945 году по ленд-лизу был передан СССР и переклассифицирован в сторожевой корабль. — Прим. авт.);

- 1950-1951 гг. — инструктор водолазного дела АСО в/ч 78318 (Аварийно-спасательный отряд (АСО) — это штатное формирование аварийно-спасательной службы флота. Организационно в 1940-х годах АСО входили в состав морских оборонительных районов, с 1950 г. — в аварийно-спасательную службу ВМФ. — Прим. авт.);

- 1945-1951 гг. — лёгкий водолаз и инструктор водолазного дела, подводный электросварщик, подрывник АСО в/ч 27001.

Да и ряд правительственных наград говорит о том, что в войну Василий Фёдорович был на переднем крае:

- медаль «За победу над Японией» (1945 г.);
- медаль «За освобождение Кореи» (награждён правительством КНДР), а также — внимание! — благодарностью Верховного главнокомандующего ВС СССР И.В. Сталина «За участие в десантной операции в порту Сейсин (Корея)»;
- орден Отечественной войны 2-й степени.

О северных конвоях периода Второй мировой, в которых принимал участие герой нашей публикации, написано немало. А вот о решающей роли советских войск в освобождении Кореи знают далеко не все. Остановимся на этом важнейшем этапе подробнее.

15 августа 1945 года считается днём освобождения Кореи от оккупационных войск Японии и до сих пор является национальным праздником как в КНДР, так и в Республике Корея.

Немного предыстории. В 1910 году Корея была официально аннексирована Японской империей. С этого момента государство потеряло суверенитет и перешло под власть японского генерал-губернатора.

Сразу же после присоединения полуострова японские власти приступили к освоению новых территорий. Все земельные участки, право собственности на которые землевладельцы не сумели подтвердить документально, переходили в распоряжение оккупантов. Кроме того, в метрополию начали вывозить корейские руды, золото и уголь.

Все руководящие должности в Корее занимали присланные из Японии чиновники. Высококвалифицированные технические кадры пополнялись исключительно из лиц японского происхождения, а корейцы занимались малооплачиваемой низкоквалифицированной работой.

## ШТУРМАНЫ ПОБЕДЫ

# НЕОБЫЧНАЯ СУДЬБА ОБЫЧНОГО ЧЕЛОВЕКА



Корейцы приветствуют советских воинов-освободителей.

С началом Японо-китайской войны в 1937 году колониальные власти постепенно перешли к политике ассимиляции корейского населения, пиком которой стала кампания по смене корейских имён и фамилий в 1939-1940 гг. Помимо этого, было запрещено использование корейского языка в учебных учреждениях, общественных местах и в СМИ, массово насаждался синтоизм и культ японского императора, шла мобилизация в ряды японской армии.

Политика ассимиляции нанесла серьёзный удар по идентичности корейского народа как нации, исторически сформировавшейся на основе единого языка и родословной. Это больно ударило по национальной гордости, поскольку на протяжении 35 лет последовательно в массовое сознание внедрялась идея отсталости корейцев по сравнению с японской нацией.

Ещё до аннексии Кореи в стране начали появляться отряды Ыйбен («Армия справедливости»), состоявшие из крестьян под командованием представителей привилегированного сословия. Они совершали вылазки и нападения на японские гарнизоны в северных районах страны.

Так, в 1930-е годы в Маньчжурии действовал отряд сына сельского учителя Ким Сон Чжу. Через несколько лет об этом партизане, взявшем псевдоним Ким Ир Сен («восходящее солнце»), узнает весь мир.

Осенью 1940 года, спасаясь от японского преследования, партизаны перешли советскую границу и расположились в тайном лагере под Хабаровском. Там отряд Ким Ир Сена стал основой корейского батальона 88-й интернациональной советско-китайско-корейской бригады. Впоследствии она была задействована в освобождённых советскими войсками районах Кореи.

8 августа 1945 года Советский Союз, исполняя принятые на Тегеранской и Ялтинской конференциях обязательства, официально объявил войну Япо-

нии, а уже на следующий день начал боевые действия против Квантунской армии.

Вступая в войну союзников с Японией, СССР исходил из намерения ликвидировать второй крупнейший опасный очаг войны на Дальнем Востоке и оказания интернациональной помощи народам Азии. Освобождение Корейского полуострова осуществляли войска 25-й армии 1-го Дальневосточного фронта под командованием генерал-полковника Ивана Чистякова во взаимодействии с морскими десантами Тихоокеанского флота.

«Американский ВМФ так и не действовал в Японском море. Зато американские самолёты за две недели до вступления СССР в войну заминировали подходы к портам Расин и Сейсин донными магнитными и акустическими минами с комбинированными взрывателями. Об этой «дружеской услуге» наши союзники и не подумали предупредить советское командование, и флот потерял на их минах во

японских войск и материальных ценностей из Кореи в Японию.

15 августа император Японии объявил по радио о прекращении сопротивления. В тот же день верховный командующий союзными войсками на Тихом океане генерал Дуглас МакАртур подготовил «Общий приказ № 1», в соответствии с которым японские войска в Корее севернее 38-й параллели должны сдаваться советскому командованию, а южнее — американскому.

Несмотря на объявление о капитуляции локальные боевые действия на полуострове продолжались ещё несколько дней. Так, крупный порт Вонсан был взят только 22 августа.

Корейцы с воодушевлением и благодарностью отнеслись к Красной армии, причём не только на севере, но и на юге страны. Когда в порту Вонсан высадился советский десант, то его встречали тысячи людей с красными флагами. К концу месяца советские войска полностью завершили разоружение японских частей в Северной



Пароход «Валдай» СахМП.

время высадки десантов в эти два порта несколько кораблей», — писал генерал-лейтенант Сергей Кабанов, который руководил высадкой десантов в порту Сейсин (ныне Чхонджин).

Тем не менее в ходе стремительного наступления морские десанты последовательно заняли ключевые корейские порты Юки (ныне Унги), Расин (ныне Раджин) и Сейсин, что значительно затруднило эвакуацию

Кореи.

Именно Вооружённые Силы СССР нанесли решающее поражение японскому милитаризму, разгромили его главные силы — Квантунскую армию в Северо-Восточном Китае и в Северной Корее, тем самым избавив народ Кореи от кабалы японских поработителей.

На земле вновь воцарился мир. А что же наш герой? Он остался предан морю. До 1957

года Василий Фёдорович трудился мотористом II, I класса на т/х «Ильич» и «Русь» Дальневосточного государственного морского пароходства, главным механиком краевого отдела местной промышленности, дублёром командира машинно-котельной и электротехнической групп эскадренного миноносца «Вкрадчивый» и крейсера «Суворов».

По окончании ВВМУ дипломованный инженер-механик получил направление на работу в Сахалинское морское пароходство. Свою карьеру в СахМП Мелехин начал 14 марта 1957 г. в должности 3-го механика на пароходе «Валдай». Личные качества новичка в коллективе оценили высоко. Вот какую характеристику дал молодому специалисту легендарный замначальника пароходства по кадрам Евгений Тихонович Наупко: «За время работы показал себя знающим своё дело специалистом, к исполнению служебных обязанностей относится добросовестно, дисциплинированный и требовательный к себе и подчинённым, нетерпим к малейшим нарушениям трудовой дисциплины. Во взаимоотношениях с подчинёнными и начальниками тактичен и выдержан. Над повышением своего технического и политического уровня работает». В других характеристиках не раз отмечалось, что механик «знает и любит свою специальность, исключительно трудолюбив, является ударником коммунистического труда, председателем судкома профсоюза, внёс ряд ценных предложений по механической части, которые внедрены и показали хорошие результаты».

В начале 60-х Мелехин уже 2-й механик на спасательном судне «Атлас». В 1962 году принимал в Финляндии и перенёс т/х «Красногорсклес», в 1965-м уже в качестве стармеха — т/х «Вяткалес». Далее была приёмка со сталедей в Выборге т/х «Комсомолец Сахалина». В сентябре 1972 г. Василий Фёдорович был зачислен на должность механика-наставника технической службы СахМП. В 1987-м старый моряк по личному заявлению был вновь переведён в плавсостав на должность стармеха, откуда и ушёл на заслуженный отдых четыре года спустя, отдав СахМП более трёх десятилетий.

Ветеран войны, человек, безраздельно преданный профессии, за свою долгую карьеру был удостоен множества благодарностей от руководства СахМП за рационализаторскую работу, высокие производственные показатели, добросовестный самоотверженный труд, по результатам соцсоревнований между экипажами судов пароходства. В 1963 г. его имя было занесено на бассейновую доску почёта с вручением диплома «Лучший по профессии». В том же году моряк был награждён орденом «Знак Почёта». В 1970-м — нагрудным знаком «Почётный работник ММФ», а чуть позже — медалью «Ветеран труда».

Подготовила  
Людмила ОРЛОВА.

В материале использована статья «Красное знамя над Пхеньяном. Как рухнул японский режим в Корее» (РИА «Новости», 11.08.2025 г.), фото из фотобанка СахМП, а также архивные фото «Освобождение Кореи» Центрального музея Вооружённых Сил РФ.





Уважаемые сотрудники компании

**КУЛАКОВ Андрей Сергеевич (2.10)** – старший механик  
**МАДЖАР Денис Геннадьевич (2.10)** – директор департамента  
**ФИЛЮК Игорь Семенович (2.10)** – старший суперинтендент 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 Дмитриевич (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 электро-механик  
**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 электро-механик  
**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)** – электро-механик 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)** – электро-механик 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».**