

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный Вестник



WWW.SUR.RU | № 5 (110) 2016

ВЫХОДИТ С 1995 ГОДА

**СОВЕТ РПСМ
МЕДИЦИНСКОЕ
ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ
МОРЯКОВ: ВОПРОСЫ
МИНЗДРАВОМ
НЕ УРЕГУЛИРОВАНЫ**

ПЛАВАТЕЛЬНАЯ ПРАКТИКА

**ПЛАВАТЕЛЬНАЯ ПРАКТИКА –
ГОЛОВНАЯ БОЛЬ КУРСАНТОВ
И ПРОБЛЕМА
ДЛЯ СУДОХОДНОЙ
ОТРАСЛИ**

УДОСТОВЕРЕНИЕ ЛИЧНОСТИ МОРЯКА

**ИСКЛЮЧИТЬ
ИЗБЫТОЧНУЮ НОРМУ
О ПРОДЛЕНИИ СРОКА
СОГЛАСОВАНИЯ
ВЫДАЧИ УЛМ**





ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

 Главная

 О нас

 Членские
организации

 Профсоюзная
сторона РТК



В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

www.fprmt.ru



 **АДРЕС:** Москва,
Большой Коптевский проезд,
д. 6 А, стр. 1, 4-й этаж

 **ПОЧТОВЫЙ АДРЕС:**
125315, Москва,
а/я 61

 **ТЕЛ.:** (499) 151-24-78,
151-24-90,
ФАКС: (495) 234-43-68

 **ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
ФЕДЕРАЦИИ**
Сухоруков Юрий Юрьевич



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
Учебное парусное судно «Юный Балтиец», Санкт-Петербург, автор: Михаил Кузнецов

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:
Сухоруков Ю. Ю.,
 председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта;
 председатель Российского профессионального союза моряков
Бодня А. М.,
 заместитель председателя РПСМ,
 председатель Совета Балтийской территориальной организации РПСМ
Фишов С. А.,
 координатор Международной федерации транспортников в России
Сиротюк В. М.,
 председатель ЦС Российского профсоюза работников морского транспорта
Козаренко В. В.,
 председатель Российского профсоюза докеров
Кабанов В. А.,
 председатель Межрегионального профсоюза лоцманов
Паршев П. Ю.,
 председатель ТПО «Мурманский траловый флот»

Редакция:
 Главный редактор
 Ирина Устюменко

Информация:
 Ирина Устюменко
 Дария Попкова
 Василиса Феदिшина

www.sur.ru
www.bro.sp.ru
www.surpr.ru
www.stosur.ru
www.novosur.ru
www.trosur.ru

Дизайн, верстка
 Виктория Иванютина

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.

Адрес редакции:
 198035, Санкт-Петербург, Двинская ул., д. 10, корп. 2, 7 эт.
 Тел.: 718 63 82, 714 95 02
 Тел./факс: 718 63 82
 E-mail: bulletin@sur.ru

Журнал зарегистрирован Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство ПИ № 77-12041 от 11.03.2002.

Тираж 3000 экземпляров.
 Распространяется бесплатно.



ПЛАВАТЕЛЬНАЯ ПРАКТИКА – ГОЛОВНАЯ БОЛЬ КУРСАНТОВ И ПРОБЛЕМА ДЛЯ СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ

СТР. 14 – 23

ПРАВОВОЕ ПОЛЕ

12 –13 Порядок рассмотрения жалоб моряков нуждается в доработке

ПРИЗВАНИЕ

26 – 31 Помощницы капитана

BLACK LIST

24 – 25 Старые грабли Черноморско-Азовского бассейна

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

34 – 36 Русско-японские отношения: какую роль в их становлении сыграли моряки

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА

ВРЕМЯ РПСМ

39 Библиотека РПСМ пополнилась



ДОКЕРЫ ВЛАДИВОСТОКА ВСТУПИЛИ В ПРОТИВОСТОЯНИЕ С РАБОТОДАТЕЛЕМ
СТР. 8 –11



ИСКЛЮЧИТЬ ИЗБЫТОЧНУЮ НОРМУ О ПРОДЛЕНИИ СРОКА СОГЛАСОВАНИЯ ВЫДАЧИ УЛМ

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ ОБРАТИЛСЯ К ПРЕЗИДЕНТУ РОССИИ ВЛАДИМИРУ ПУТИНУ ПО ВОПРОСУ ВОЗМОЖНОГО УВЕЛИЧЕНИЯ СРОКА ОФОРМЛЕНИЯ УЛМ (УДОСТОВЕРЕНИЕ ЛИЧНОСТИ МОРЯКА) ДО ШЕСТИ С ПОЛОВИНОЙ МЕСЯЦЕВ. ПЛАНИРУЕМОЕ ИЗМЕНЕНИЕ СУЩЕСТВУЮЩЕГО ПОРЯДКА ВЫДАЧИ УДОСТОВЕРЕНИЙ ЛИЧНОСТИ МОРЯКОВ ПРИВЕДЁТ К НАРУШЕНИЮ ПРАВА МОРЯКОВ НА ТРУД ПО ВЫБРАННОЙ ПРОФЕССИИ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЁЙ 37 КОНСТИТУЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, – СЧИТАЮТ В РПСМ.

– Мы ознакомились с проектом приказа Министерства транспорта «О внесении изменений в Инструкцию о порядке применения Положения об удостоверении личности моряка, утверждённую приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 декабря 2008 года № 213» – он размещен на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов (regulation.gov.ru – прим. редакции), и пришли к выводу, что данный документ серьезно ущемляет профессиональные и трудовые права моряков, – говорит председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков. – Если существующий порядок позволяет оформить УЛМ в течение

15 календарных дней, то предлагаемые изменения, обозначенные в пункте 5 проекта приказа, увеличивают срок возможного оформления УЛМ с 15 дней до шести с половиной месяцев. Это неприемлемые сроки.

В РПСМ уверены, что такое новшество негативно отразится на занятости моряков: из-за длительности срока выдачи УЛМ они могут лишиться работы.

По этому поводу РПСМ уже обратился в Минтранс России и выразил свое отношение к вводимой норме проекта вышеназванного приказа: практической необходимости в этой норме нет, поскольку действующее законодательство о противодействии терро-

ризму и экстремистской деятельности, положенное разработчиками в основу столь существенного увеличения срока оформления УЛМ с целью согласования его выдачи с территориальным органом безопасности для некоей дополнительной проверки, позволяет публично, в открытом доступе ознакомиться с перечнем организаций и лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к терроризму или экстремистской деятельности.

– Мы также обратили внимание Минтранса России, что такого рода норма не отвечает Конвенции (пересмотренной) № 185 «Об удостоверениях личности моряков», которая налагает

на государство-член МОТ обязательство по обеспечению выдачи УЛМ без необоснованных задержек (пункт 4 статьи 2), – подчеркивает Юрий Сухоруков.

В РПСМ отмечают, что Минтранс параллельно ведет работу по подготовке проекта постановления «О внесении изменений в Положение об удостоверении личности моряка» и проекта ведомственного приказа «О внесении изменений в Административный регламент Федерального агентства морского и речного транспорта предоставления государственной услуги по оформлению и выдаче удостоверений личности моряка членам экипажей морских судов, судов смешанного (река-море) плавания и судов рыбопромыслового флота, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 декабря 2013 года № 460». Поэтому, учитывая пакетный характер изменений, важно, чтобы эти документы были скорректированы должным образом и избыточные нормы исключены.

Все три из вышеназванных нормативно-правовых акта затрагивают социально-трудовые права моряков, поэтому РПСМ обратил внимание Минтранса на необходимость представления проектов непосредственно в адрес профсоюза для изучения и выработки соответствующих замечаний и предложений.

Напомним, положение п. 1 ст. 11 закона «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» предписывает рассмотрению органами исполнительной власти проектов актов такого рода с учетом мнения соответствующих профсоюзов, не ограничиваясь размещением документов на федеральном портале в сети интернет.

– Минтранс уведомил нас, что нормы готовящихся проектов ведомственных актов по данному вопросу исполнены в соответствии с нормами согласованного с Федеральной службой безопасности проекта постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в Положение об удостоверении личности моряка», – говорит главный правовой эксперт РПСМ Валерий Нефедов, – из чего следует вывод о невозможности их корректировки без соответствующей коррек-

ровки последнего документа как более высокого в юридической иерархии нормативного правового акта.

Минтранс обосновывает свою позицию, ссылаясь на поручение Аппарата Правительства Российской Федерации об оперативном ревизировании вышеназванного проекта постановления в связи с внесением в него правок. Они касаются упорядочивания процедуры направления в орган федеральной службы безопасности сведений для проверки заявителя, получающего УЛМ, состоит ли он в перечне организаций и физических лиц, причастных к экстремистской деятельности или к терроризму.

В своем обращении РПСМ просит Президента России дать поручение Правительству РФ и заинтересованным ведомствам в лице Федеральной службы безопасности и Минтранса России исключить в подготовленном проекте постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в Положение об удостоверении личности моряка» избыточную норму о продлении срока согласования выдачи удостоверения личности моряка соответствующим территориальным органом федеральной службы безопасности до 180-ти календарных дней (п. 2 проекта постановления, п. 12 -1, п/п. «в» Изменений, которые вносятся в Положение об удостоверении личности моряка). Также исключить эти нормы в проектах приказов Минтранса России «О внесении изменений в Инструкцию о порядке применения Положения об удостоверении личности моряка, утвержденную приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 декабря 2008 года № 213» и «О внесении изменений в Административный регламент Федерального агентства морского



ЮРИЙ СУХОРУКОВ:
«ТАКОГО РОДА НОРМА НЕ ОТВЕЧАЕТ ПЕРЕСМОТРЕННОЙ КОНВЕНЦИИ № 185 «ОБ УДОСТОВЕРЕНИЯХ ЛИЧНОСТИ МОРЯКОВ», КОТОРАЯ НАЛАГАЕТ НА ГОСУДАРСТВО-ЧЛЕН МОТ ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ВЫДАЧИ УЛМ БЕЗ НЕОБОСНОВАННЫХ ЗАДЕРЖЕК».

и речного транспорта предоставления государственной услуги по оформлению и выдаче удостоверений личности моряка членам экипажей морских судов, судов смешанного (река-море) плавания и судов рыбопромыслового флота, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 декабря 2013 года № 460». 

***ИЗ ПРОЕКТА ПРИКАЗА «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ИНСТРУКЦИЮ О ПОРЯДКЕ ПРИМЕНЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЯ ОБ УДОСТОВЕРЕНИИ ЛИЧНОСТИ МОРЯКА, УТВЕРЖДЕННУЮ ПРИКАЗОМ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 19 ДЕКАБРЯ 2008 Г. № 213»:**

«СРОК ОФОРМЛЕНИЯ УЛМ НЕ ДОЛЖЕН ПРЕВЫШАТЬ 15 КАЛЕНДАРНЫХ ДНЕЙ С ДАТЫ ПОСТУПЛЕНИЯ В УЧРЕЖДЕНИЕ АНКЕТЫ-ЗАЯВЛЕНИЯ О ВЫДАЧЕ УДОСТОВЕРЕНИЯ ЛИЧНОСТИ МОРЯКА, ОФОРМЛЕННОЙ СОГЛАСНО ПРИЛОЖЕНИЮ № 1 К НАСТОЯЩЕЙ ИНСТРУКЦИИ, А В СЛУЧАЕ, ПРЕДУСМОТРЕННОМ ПОДПУНКТОМ «В» ПУНКТА 20 НАСТОЯЩЕЙ ИНСТРУКЦИИ, УКАЗАННЫЙ СРОК МОЖЕТ БЫТЬ УВЕЛИЧЕН ДО ШЕСТИ С ПОЛОВИНОЙ МЕСЯЦЕВ.

МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ МОРЯКОВ: ВОПРОСЫ МИНЗДРАВ НЕ УРЕГУЛИРОВАНЫ

СОВЕТ РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ, ПРОХОДИВШИЙ 7-8 СЕНТЯБРЯ В Г. МОСКВЕ, РАССМОТРЕЛ ВОПРОС О РЕАЛИЗАЦИИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРЕБОВАНИЙ КОНВЕНЦИИ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ И ПДНВ В ЧАСТИ МЕДИЦИНСКОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ И МЕДИЦИНСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ МОРЯКОВ, А ТАКЖЕ О СОЗДАНИИ РЕЕСТРА ДЕЙСТВУЮЩИХ ПРИЗНАННЫХ МЕДИЦИНСКИХ УЧРЕЖДЕНИЙ ИЛИ МЕДПЕРСОНАЛА.

ТРЕБУЕТСЯ БЕЗОТЛАГАТЕЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ

Как отметили участники Совета – лидеры территориальных/региональных, первичных организаций РПСМ, с 1 января 2017 года вступают в силу так называемые Манильские поправки к ПДНВ, предполагающие наличие сертифицированных медучреждений, специализирующихся на медицинском освидетельствовании моряков. Хотя Российский профсоюз моряков неоднократно обращал внимание и Министерства транспорта, и Министерства здравоохранения на этот вопрос, в России до сих пор нет списка серти-

фицированных медучреждений. Если до обозначенной даты не будут изданы соответствующие нормативно-правовые акты и не появится список сертифицированных медучреждений, которые смогут выдавать медицинские свидетельства, соответствующие требованиям ПДНВ, для российских моряков это чревато потерей рабочих мест, появится угроза их списания на берег в иностранных портах.

– Текущее положение ставит под удар не только моряков, но и судовладельцев. Мы должны приложить все усилия к тому, чтобы как можно скорее закрыть этот вопрос, – говорит председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – Создаётся ситуация, при которой медсправки, не соответствующие международным морским требованиям, будут признаваться морскими властями стран заходов судов недействительными.

Поскольку эти вопросы требуют безотлагательного решения, Совет РПСМ принял проект постановления «О реализации в Российской Федерации требований КТМС и ПДНВ в части медицинского освидетельствования и медицинского обслуживания моряков». В нем, в частности, говорится о необходимости проведения в срок до 15 октября 2016 года на местах мониторинга всех медицинских организаций и доверенных врачей, включенных в реестр иностранных государств, имеющих право проводить медицинское освидетельствование моряков и выдавать медицинские свидетельства. Полученная вследствие мониторинга информация будет направлена в Совет РПСМ и доведена до сведения моряков.

Кроме того, РПСМ обратится в Минтранс России с предложением о признании медицинских свидетельств,



выданных медицинскими организациями или уполномоченными врачами, включенными в реестры иностранных государств. Также профсоюз намерен привлечь внимание Председателя Правительства Российской Федерации к сложившейся ситуации с нормативно-правовым регулированием вопросов медицинского освидетельствования и медицинского обслуживания моряков для принятия срочных мер. Напомним, определение состояния профессионального здоровья является ключевым фактором: если по медицинским показаниям человек не пригоден, весь комплекс морских документов считается недействительным.

ЭЛЕКТРОННАЯ СИСТЕМА УЧЕТА

Также в ходе заседания Совета рассмотрен вопрос о введении электронной системы учета членов РПСМ. Специалисты компании-разработчика программы электронного учета на конкретных примерах показали в ходе презентации, что она очень проста в установке и использовании. Один из плюсов: программа позволяет заводить карточку члена профсоюза только один раз, и даже если моряк переехал жить или работать в другой регион, карточка не теряет своей силы, а моряк всегда остается на связи с профсоюзом. Как считают



Так выглядят пилотные электронные карточки членов РПСМ

участники Совета, внедрение электронной системы учета – дело ближайшего будущего.

– Не сомневаюсь, что новая система придется по душе морякам, состоящим в рядах РПСМ. Вместо бумажной карточки они получат электронную пластиковую карту, использование которой даст им весомые бонусы, – говорит председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – Мы все понимаем, что внедрение этой системы не произойдет быстро, на это потребуется время, но рано или поздно, она заработает, и от этого выиграют все.

Напомним, на прошлом заседании Совета РПСМ, проходившем в марте, было решено приступить к реализации этого проекта в пилотном режиме в трех организациях: Северной РО РПСМ, Черноморо-Азовской ТО РПСМ, а также ППО моряков РПСМ г. Севастополя.

НАВСТРЕЧУ СЪЕЗДУ

Еще один вопрос повестки – подготовка к проведению VIII съезда РПСМ. Решением Совета он будет проходить

в Санкт-Петербурге, дата проведения – 11 ноября 2016 года. В его работе примут участие порядка 116 делегатов – моряки приедут на свой съезд со всех регионов России.

Напомним, что моряки, состоящие в РПСМ, могут задать свой вопрос или внести предложение съезду. Для этого нужно заполнить стандартную форму «Прямой линии» на сайте www.sur.ru, сделав пометку «Мое предложение к съезду». Все вопросы и предложения принимаются до 1 ноября, они будут учтены и рассмотрены в ходе работы VIII съезда РПСМ. Голос моряков будет обязательно услышан.

– У моряков еще есть время задать свой вопрос съезду, – говорит Юрий Сухоруков. – Нам важно мнение каждого члена РПСМ. Это поможет нам понять, что нуждается в доработке или изменении, а значит, позволит лучше защищать интересы тружеников моря.

Следующее заседание Совета РПСМ состоится в преддверии VIII съезда РПСМ 9-10 ноября 2016 года в Санкт-Петербурге. 





Второй митинг докеров ВМТП, проходивший 4 октября, собрал 250 человек. Поддержать коллег на митинг пришли представители докеров Владивостокского рыбного порта, поддержку оказал и профсоюз водного транспорта ПАО «ВМТП». Однако в этот раз пресс-служба губернатора Приморского края не удостоила мероприятие упоминанием на своём сайте.

ДОКЕРЫ ВЛАДИВОСТОКА ВСТУПИЛИ В ПРОТИВОСТОЯНИЕ С РАБОТОДАТЕЛЕМ

ДОКЕРЫ ПАО «ВЛАДИВОСТОКСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ» (ВМТП) СТОЛКНУЛИСЬ С ЖЁСТКИМ ДАВЛЕНИЕМ СО СТОРОНЫ РАБОТОДАТЕЛЯ: СОКРАЩЕНИЯ, НАРУШЕНИЯ ТРУДОВЫХ ПРАВ РАБОТНИКОВ, НЕДВУСМЫСЛЕННЫЕ НАМЁКИ, ЧТО С ЧЛЕНАМИ ПРОФСОЮЗА ПОРТОВЫМ ВЛАСТЯМ НЕ ПО ПУТИ. ДОКЕРЫ, КАК МОГУТ, ОКАЗЫВАЮТ СОПРОТИВЛЕНИЕ, НО НАДЗОРНЫЕ ОРГАНЫ В УПОР НЕ ВИДЯТ НАРУШЕНИЙ. ДВА МИТИНГА ПОКА К ОЩУТИМЫМ РЕЗУЛЬТАТАМ НЕ ПРИВЕЛИ, РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ НЕ ИСКЛЮЧАЕТ КОЛЛЕКТИВНЫХ ДЕЙСТВИЙ.

ЛЕТНИЕ РЕШЕНИЯ

В июле стало известно, что администрация ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (входит в транспортную группу FESCO холдинга Группы «Сумма») готовится сократить

несколько десятков докеров-механизаторов контейнерного терминала.

— Сначала хотели сократить 49 человек со всех терминалов, но потом руководство порта заявило, что надо организовать докерский пул внутри порта. После того, как докеры контейнерного терминала с ходу не пошли

в пул, было принято решение отменить сокращение 49 докеров по всему порту, а 59 работников контейнерного терминала поставить «под нож», — рассказал председатель профкома ППОО РПД ПАО «ВМТП» Александр Толкачёв.

Когда об этом стало известно, докеры взялись защищать свои права.

Для начала, чтобы привлечь внимание общественности и региональных властей, 9 августа был организован митинг, куда пришли докеры со своими семьями – несколько сот человек. Камеры и пишущие журналисты, собравшиеся в сквере имени А. И. Щетининой, жадно ловили слова пресс-секретаря губернатора Приморского края (сам Владимир Миклушевский на митинг не пришёл) Альбины Охрименко. «Владимир Владимирович уже обратился к председателю совета директоров группы компаний «Сумма» Зиявудину Магомедову с просьбой найти компромиссное решение по данному вопросу, а также поручил первому вице-губернатору Василию Усольцеву для этого совместно с руководством порта провести совещание», – рассказала пресс-секретарь журналистам.

На встречу с трудовым коллективом приехала и секретарь регионального совета партии «Единая Россия» Людмила Талабаева, которая заявила, что сейчас важно выстроить диалог между работниками и руководством предприятия и найти решение сложившейся ситуации: «Я сама портовичка, я знаю, что такое докер в порту. Докер – это не грузчик, нельзя взять человека с улицы, чтобы он работал докером-механизатором в порту. Нужен диалог, нужно договариваться, разговаривать. Не надо искать, как экономить, надо думать, как больше зарабатывать».

Неизвестно, было ли столь повышенное внимание к проблеме сокращений в порту обусловлено тем, что выборы были на носу – митинг проводился за месяц до них – или другими причинами, но спустя неделю губернатор действительно встретился с руководством ВМТП.

Президент ПАО «Дальневосточное морское пароходство» Александр Исурин заявил, что решение об оптимизации штатной численности продиктовано «объективной экономической ситуацией». В качестве альтернативного варианта ВМТП предложил ввести для попавших под сокращение докеров дополнительные ставки портовых рабочих. В сентябре были введены должности «Портовый рабочий» и «Машинист крана». Докерам предложили перейти на новые должности,

но они отказались, и штат контейнерного терминала сократился на 32 докера-механизатора. Первыми под сокращение попали докеры самого низкого класса – четвёртого. Несмотря на это, они бывалые люди и понимают нюансы работы с техникой. Многие из них могли бы пройти переаттестацию и получить более высокий класс, однако, по словам Александра Толкачёва, им не дают это сделать.

ОСЕННИЕ ДЕЙСТВИЯ

После сокращений профсоюз организовал второй митинг, который 4 октября собрал 250 человек. Поддержать своих коллег пришли представители докеров Владивостокского рыбного порта, поддержку оказал и профсоюз водного транспорта ПАО «ВМТП». Однако в этот раз пресс-служба губернатора Приморского края не удостоила мероприятие упоминанием на своём сайте (согласно которому губернатор был занят встречей с руководителями отделений партий – победителей выборов; ни одного их представителя также не было замечено на митинге). Кроме того, именно в этот день администрация порта пригласила журналистов на экскурсию в торговый порт как раз на время проведения акции.

На митинге выдвигалось требование восстановить уволенных в прежних правах, а также высказывались опасения по поводу дальнейших сокращений. Как говорит Александр Толкачёв, предприятие пытается выставить сокращение штата как оптимизацию расходов, но по итогам 2014 года чистая прибыль порта составила 2,5 млрд руб., а в 2015 году было получено примерно на 2,5% больше доходов.

– Я сомневаюсь, что предприятие получит от сокращений какую-то выгоду. Работодатель заявляет о необходимости снижения издержек и говорит, что ему нужна дешёвая рабочая сила. Для этого администрация не придумала ничего лучше, как уволить часть сотрудников и ввести должность «портовых рабочих», которой не было уже лет сорок. Но с привлечением таких «специалистов» падает производительность труда, растёт недовольство клиентов. Организация производства хромает

на обе ноги, а виноваты в этом, по мнению руководства, только докеры, – заявил Александр Толкачёв.

Пресс-служба порта, со своей стороны, заявила, что сокращение вызвано «объективными экономическими причинами». «На протяжении последних лет наблюдается падение грузопотока. Эта тенденция сохраняется и в 2016 году. Страдает не только ВМТП, но и все порты на Дальнем Востоке. Поэтому такое количество докеров уже не требуется для выполнения повседневных операций в терминале. Порт был вынужден пойти на сокращения, 59 человек – это минимальное количество, которое позволит порту дальше работать в полном объеме. Сокращения проходят абсолютно в соответствии с требованиями трудового законодательства», – заявил пресс-секретарь ВМТП Михаил Соколов Интерфаксу.

Естественно, докеры попытались поставить работодателя на место с помощью надзорных органов, однако обращения в прокуратуру и трудовую инспекцию дали противоречивые результаты. Государственная инспекция по труду накануне августовского митинга нарушений не увидела, а при содействии с Дальневосточной транспортной прокуратурой после митинга проверила соблюдение требований трудового законодательства в ПАО «ВМТП». Установлено, что вопреки требованиям Трудового кодекса РФ служба занятости и выборный орган первичной профсоюзной организации не были уведомлены о предстоящем сокращении в установленном законом срок. В отношении ВМТП и виновного должностного лица возбуждены дела об административных правонарушениях по ч. 1 ст. 5.27 КоАП РФ (нарушение трудового законодательства). При этом руководство порта с решением прокуратуры не согласно и оспаривает его (со слов одного из руководителей) в судебном порядке.

Получилось, что администрация порта ввела в штат новые должности портовых рабочих и машинистов, трудовые обязанности которых совпадают с обязанностями сокращённых докеров-механизаторов. Фактически была произведена замена одной должности двумя другими с аналогичной трудовой функцией, но без сохранения гарантий,

надбавок, доплат, компенсаций и льгот, установленных действующим коллективным договором порта и трудовым законодательством. Также по новым должностям отсутствует специальная оценка условий труда, по которой рабочие места докеров-механизатора были бы признаны рабочими местами с вредными условиями труда с соответствующими льготами для работников.

ЧЛЕНОВ ПРОФСОЮЗА ПЫТАЮТСЯ ВЫДАВИТЬ С РАБОЧИХ МЕСТ

Одними увольнениями работодатель не ограничился: руководство контейнерного терминала стало оказывать давление на своих работников – членов профсоюза. По словам Александра Толкачёва, докерам стали раздавать два заявления: о выходе из профсоюза и на увольнение – мол, выбирайте, с кем вам по пути: с работодателем или профсоюзом.

Таким методом к началу октября из профсоюза вывели около 20 человек.

Давление не случайно стали оказывать именно в этот момент: аккуратно 4 октября начались переговоры профсоюза и руководства порта по новому коллективному договору на 2017-2019 годы. Подобные действия со стороны портовой администрации, безусловно, ослабили позиции профсоюза.

Признать это давление со стороны работодателя стало одним из требований принятой по итогам октябрьского митинга резолюции.

Митинг постановил:

- ✓ признать незаконными введение должности «Портовый рабочий»;
- ✓ признать действия администрации порта нарушающими права работников и профсоюза;
- ✓ признать, что Госинспекция труда в Приморском крае ненадлежащим образом проводит проверки и не выполняет свою основную функцию по защите трудовых прав работников.
- ✓ признать сокращение докеров-механизаторов контейнерного терминала необоснованным и фиктивным;



Председатель Первичной профсоюзной организации РПД «Морского порта Санкт-Петербург» Анзор Ломтадзе надеется, что спорные вопросы удастся разрешить в течение октября.

- ✓ признать, что администрация ПАО «ВМТП» оказывает давление на членов профсоюза с целью заставить их выйти из Российского профсоюза докеров;
- ✓ поддержать действия профкома ППОО РПД ПАО «ВМТП» по привлечению органов власти, контролирующих и надзорных органов, общественных организаций и средств массовой информации к решению проблем несоблюдения работодателем и Государственной инспекцией труда в Приморском крае трудового законодательства.

Резолюция направлена в СМИ, органы власти, администрацию порта, руководителю Госинспекции труда в Приморском крае.

Дальнейшие действия будут зависеть от переговорного процесса и позиции работодателя.

– Несоблюдение законодательства, нарушение трудовых прав работников, бездействие контролирующих органов не должны утаиваться, о них должны знать, в том числе контролирующие органы и собственники предприятий. Работники готовы открыто выражать свою позицию и отстаивать свои интересы, – заявил Александр Толкачёв.

КОЛЛЕГИ ПО ПЕРЕГОВОРАМ

Конфликт с работодателем переживают не только докеры Дальнего Востока. Российский профсоюз докеров уже год пытается убедить администрацию «Морского порта Санкт-Петербург» сохранить выплаты за выслугу лет для работников, которые пришли после 2015 года, а также учитывать мнения действующих в порту профсоюзных организаций при принятии важных решений. Эти два пункта не прописаны в коллективном договоре на 2016-2018 годы.

Изначально в проекте документа отсутствовал ряд льгот, прописанных в ранее действовавшем коллективном договоре. В частности, докеры требовали сохранения системы оплаты труда в качестве приложения к коллективному договору, дополнительного отпуска работникам, чьи условия труда попадают под категорию вредных и опасных, сохранения выплат за выслугу лет и других социальных гарантий, обещанных работодателем. Возмущённые отсутствием этих пунктов, докеры в октябре 2015 года приступили к так называемой «итальянской забастовке». Работодатель в долгу не остался и ограничил доступ профсоюзным лидерам в порт.

Напряжение между администрацией и работниками порта росло в течение нескольких месяцев, пока не вмешались городские власти. Им удалось убедить стороны обсудить свои требования в мирном ключе

в рамках рабочей группы. Весной 2016 года за столом переговоров профсоюзу удалось добиться включения части требований докеров в документ, однако за рамками остались вышеуказанные пункты о выслуге лет и учёте мнения профсоюзных организаций в принятии важных решений. Хотя они и не вошли в сам коллективный договор, теоретически их можно прописать в виде локальных нормативных актов в любой момент с согласия сторон. Однако пока, по словам лидера Первичной профсоюзной организации РПД «Морского порта Санкт-Петербург» Анзора Ломтадзе, убедить работодателя закрепить эти требования на бумаге не удалось. Тем не менее он выразил надежду, что спорные вопросы удастся разрешить в течение октября.

СИТУАЦИЯ В АРХАНГЕЛЬСКЕ

Немного с другой стороны возникли проблемы у архангельских работников ОАО «Северное морское пароходство» (СМП). С колдоговором всё в порядке, но работодатель отказывается в полном объёме выполнять требования, прописанные в документе: не индексирует зарплату берегового состава на уровень инфляции.

Председатель профкома Первичной профсоюзной организации плавсостава ОАО «СМП» РПСМ Сергей Портенко готов всеми законными методами добиваться справедливости: обращаться в Гострудинспекцию, прокуратуру, к Уполномоченному по правам человека.

В колдоговоре прописано, что по итогам прошедшего года с 1 февраля оклады должны индексироваться на процент инфляции. По официальным данным, инфляция в Архангельской области за 2015 год составила 13%. Однако удалось добиться только трёхпроцентной индексации, и то – в апреле, после чего вопрос был отложен до августа. В конце лета провели переговоры, но они ни к чему не привели: стороны не подписали общего протокола. Тем не менее работодатель заявил, что в одностороннем порядке проиндексирует оклады с 1 августа,



Председатель профкома Первичной профсоюзной организации плавсостава ОАО «СМП» РПСМ Сергей Портенко готов всеми законными методами добиваться справедливости: обращаться в Гострудинспекцию, прокуратуру, к Уполномоченному по правам человека: «Пароходство прикрывается затруднительным финансовым положением, хотя во всех отчётах говорится о существенной прибыли предприятия».

но только на 6%, хотя профсоюз рассчитывал на 10%. Разницу, которую работодатель, по мнению профсоюза, задолжал работникам с 1 февраля, он выплатить не готов.

– Текущая позиция работодателя нарушает не только пункт колдоговора, но и трудовое законодательство, предусматривающее проведение индексации зарплаты. Нас это категорически не устраивает, поскольку люди и без того очень сильно теряют в деньгах за несвоевременные выплаты. Пароходство прикрывается затруднительным финансовым положением, хотя во всех отчётах говорится о существенной прибыли предприятия, – говорит Сергей Портенко.

Сейчас профсоюз решает, как действовать дальше, через какие правоохранительные структуры можно привлечь работодателя к ответственности.

В заключение отметим, что конфликт между работодателем и работниками не выгоден обеим сторонам, правда, крупным предприятиям с многомиллионными доходами всегда легче пережить его. Каковы бы ни были причины разногласий, наиболее уязвимым в конечном итоге оказывается рабочий. Обращения в трудовые инспекции или прокуратуру не всегда дают результаты.

Единственное, на что может рассчитывать в такой ситуации работник – собственные силы и поддержка профсоюза. Когда перестают действовать принципы социального партнёрства, это подталкивает работников к коллективным действиям: их экономический эффект может оказаться куда ощутимей попыток сэкономить за счёт увольнения нескольких десятков работников. [↕](#)

ПОРЯДОК РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ МОРЯКОВ НУЖДАЕТСЯ В ДОРАБОТКЕ

**МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА РФ
ПРЕДСТАВИЛО
ПРОЕКТЫ ПРИКАЗОВ
«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ
ПОРЯДКА РАССМОТРЕНИЯ
ЖАЛОБ МОРЯКОВ
НА БОРТУ СУДНА» И «ОБ
УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА
РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ
МОРЯКОВ НА БЕРЕГУ».
ПРАВОВЫЕ АКТЫ
ПРИЗВАНЫ ПРЕДОСТАВИТЬ
ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖЕЙ
МОРСКИХ СУДОВ БОЛЬШЕ
ВОЗМОЖНОСТЕЙ
ДЛЯ ЗАЩИТЫ СВОИХ
ТРУДОВЫХ ПРАВ.
ОДНАКО В РОССИЙСКОМ
ПРОФСОЮЗЕ МОРЯКОВ
(РПСМ) ОТМЕЧАЮТ,
ЧТО ДОКУМЕНТЫ ВСЕ
ЕЩЕ НУЖДАЮТСЯ
В СУЩЕСТВЕННЫХ
ДОРАБОТКАХ. СВОИ
ПРЕДЛОЖЕНИЯ
ПО ИЗМЕНЕНИЮ
ПРОЕКТОВ ДВУХ
ПРИКАЗОВ РПСМ
НАПРАВИЛ ДИРЕКТОРУ
ДЕПАРТАМЕНТА
ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ
МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА ВИТАЛИЮ
КЛЮЕВУ.**

СОКРАТИТЬ СРОКИ РАССМОТРЕНИЯ

Несмотря на то, что правовые акты основываются на стандарте А5.2.2 «Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу» и стандарте А5.1.5 «Процедуры рассмотрения жалоб моряков на борту судна» Сводной конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС), ряд изложенных в них положений не соответствует ни КТМС, ни федеральным законам РФ. В первую очередь это касается срока рассмотрения жалоб моряков.

– Согласно Порядку, срок рассмотрения жалоб на борту судна может быть продлен на 40 рабочих дней, а это не соответствует даже установленному законом сроку в 30 дней (ст. 12 ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» – прим. редакции), – говорит председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков. – Что уж говорить о требованиях КТМС, которые предусматривают эффективное и быстрое реагирование. То же касается и срока рассмотрения жалоб на берегу, установленного в 20 рабочих дней. По нашему мнению, сроки должны быть минимальными, ведь основная цель при подаче жалобы – получить помощь как можно быстрее.

В РПСМ считают, что большие затруднения могут вызвать вопросы, связанные с представительством моряков. Так, от членов экипажей потребуется удостоверить полномочия своего представителя в порядке, установленном законодательством РФ. Для этого им нужно будет не только оформить нотариальное удостоверение, что на борту судна сделать довольно проблематично, а точнее

– просто невозможно. Да и при подаче жалоб на берегу это требование представляется избыточным. Кроме того, правовые акты не совсем четко определяют круг полномочий представителей моряков.

– Мы предлагаем предусмотреть случаи, когда интересы моряков – членов профсоюза на судне могут представлять руководитель судовой профсоюзной организации или уполномоченное лицо профсоюза, если таковые имеются, – отмечает Юрий Сухоруков. – Или назначать так называемых конфиденциальных лиц для консультаций моряков, являющихся членами профсоюзов (КТМС подпункт «b» пункта 1 Руководящего принципа В5.1.5 – прим. редакции).

Также при ознакомлении с Порядком рассмотрения жалоб на борту судна выяснилось, что список компетентных органов, куда моряки смогут подать свои жалобы, оказался недостаточным для обработки заявок в кратчайшие сроки.

– Согласно тексту Порядка, моряки смогут подать жалобу только в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского и речного транспорта, – поясняют в РПСМ. – Между тем опыт показывает, что жалобы могут касаться вопросов, находящихся в компетенции других федеральных органов исполнительной власти.

По мнению РПСМ, этот перечень должен быть расширен в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2013 года № 996 «О мерах по обеспечению выполнения обязательств Российской Федерации, вытекающих из Конвенции 2006 года о труде

в морском судоходстве». Кроме того, эксперты РПСМ предлагают оговорить в тексте самого акта, что подача указанных жалоб не ограничит права моряка, и он сможет разрешить их в порядке, предусмотренном законодательством РФ.

Еще одно немаловажное упущение – в Порядке не зафиксирована необходимость регистрации жалоб и решений по ним, их копии должны предоставляться моряку (КТМС, подпункт «е» пункта 2 Руководящего принципа В5.1.5). Не указаны и основания для прекращения рассмотрения жалоб, что дает определенное поле для маневра при принятии решений.

ТАКОЙ ПОДХОД НЕВЕРЕН

В доработке нуждается и понятийный аппарат Порядка. Так, в тексте документа попеременно используются тож-

дественные понятия «судовладелец» и «работодатель». В РПСМ считают, это может привести к путанице, которая в свою очередь создаст предпосылки к применению схем заёмного труда в отношении моряков, что в силу Конвенции МОТ № 181 «О частных агентствах занятости» и действующего законодательства Российской Федерации о занятости населения является недопустимым.

Что касается проекта приказа «Об утверждении Порядка рассмотрения жалоб моряков на берегу», здесь внимание РПСМ привлекло то, что исходя из текста КТМС, процедура рассмотрения жалоб является единообразной: как в отношении судов под государственным флагом страны порта захода, так и для судов под иностранными флагами. Между тем в тексте проекта приказа делается ссылка только на Стандарт А5.2.1, который касается инспектирования исключительно иностранных морских

судов, заходящих в порт государства-члена, ратифицировавшего КТМС (п. 1 Правила 5.2.1).

– Таким образом, у соответствующих должностных лиц государственного портового контроля в Российской Федерации появится возможность уклоняться от рассмотрения жалоб членов экипажей российских судов, – отмечает председатель РПСМ.

Кроме того, при подаче жалобы на берегу морякам не нужно будет указывать сведения о судовладельце.

– Такой подход неверен и с методологической, и с практической точек зрения. Данные о судовладельце, как и данные о круинговой кампании, услугами которой пользовался моряк, помогут более объективно разобраться в причинах и обстоятельствах заявленного правонарушения, – убежден Юрий Сухоруков.

В заключение письма Виталию Ключеву РПСМ обращает внимание директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта еще на один момент. В соответствии с КТМС (подпункт «с» пункта 7 Стандарта А5.1.4 и подпункт «b» пункта 6 Стандарта А5.2.1) уполномоченные на инспектирование морских судов лица вправе отказывать судну выходить в море в случае выявления серьезных нарушений конвенционных требований, включая права моряков. К ним, к слову, относятся права моряков на свободу объединения, ведение коллективных переговоров, упразднение всех форм принудительного или обязательного труда, в том числе труд без соответствующей оплаты и др. (ст. III КТМС).

Поэтому сноска «5» на ст. 80 Кодекса торгового мореплавания РФ, содержащаяся в пункте 13 проекта Порядка о праве капитана морского порта отказать в выдаче разрешения на выход судна из порта, как основание для практической реализации капитаном морского порта такого права является некорректной и преждевременной, поскольку данная норма кодекса всё ещё не содержит оснований, перечисленных в ст. III КТМС. 

Председатель РПСМ
Юрий Сухоруков



ПЛАВАТЕЛЬНАЯ ПРАКТИКА – ГОЛОВНАЯ БОЛЬ КУРСАНТОВ И ПРОБЛЕМА ДЛЯ СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ

НА СОВЕТЕ РПСМ, ПРОХОДИВШЕМ 16-17 МАРТА В МОСКВЕ, СРЕДИ ПРОЧИХ БЫЛ ПОДНЯТ ТАКОЙ ВАЖНЫЙ ДЛЯ СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ ВОПРОС, КАК ПРОХОЖДЕНИЕ КУРСАНТАМИ МОРСКИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ ПЛАВАТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ. БЕЗ НЕЁ ДОРОГА В МОРЕ ЗАКРЫТА, А ЗНАЧИТ – ЛЮДИ УХОДЯТ ИЗ ПРОФЕССИИ, ТОРГОВОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ ТЕРЯЕТ КАДРЫ. ЕСЛИ ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ СОХРАНИТСЯ, ТО РОССИЯ МОЖЕТ ПОТЕРЯТЬ СВОЕ МЕСТО НА РЫНКЕ ТРУДА. ПРОБЛЕМА ВЫЗВАНА ОТСУТСТВИЕМ УЧЕБНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ СУДОВ (УПС), А ТАКЖЕ НЕСОВПАДЕНИЕМ УЧЕБНОГО ПЛАНА СО СРОКАМИ ПРАКТИКИ, НА КОТОРУЮ И БЕЗ ТОГО НЕОХОТНО БЕРУТ КУРСАНТОВ СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ. НО ТОЛЬКО ЛИ ЭТИМ ОГРАНИЧИВАЮТСЯ СЛОЖНОСТИ БУДУЩИХ МОРЯКОВ? И КАК С НИМИ БОРОТЬСЯ?

МАЛЬЧИШКИ И ДЕВЧОНКИ, А ТАКЖЕ ИХ РОДИТЕЛИ

Сложности с прохождением плавательной практики могут затронуть не только непосредственно курсанта, но и стать делом семейным. С этим пришлось столкнуться главному редактору газеты БТО РПСМ «Морской профсоюзный телеграф» Ольге Лукиной, чей сын Максим сумел устроиться практикантом в 17 лет на судно под иностранным флагом через одну из круинговых компаний Санкт-Петербурга.

Максим поступил в Морской технический колледж в Санкт-Петербурге не после 11 класса, а после 9-го. К концу второго курса ему, как и многим другим курсантам, ещё не исполнилось 18 лет. Согласно российскому законодательству, на предприятиях водного транспорта не могут работать лица моложе 18 лет. Однако брать их на практику можно, хоть это и хлопотно для судо-

владельца – нужно контролироватьхождение практики и отвечать за курсантов как за несовершеннолетних. В таких случаях, как рассказывает Ольга Лукина, приходится хитрить и идти под удобные флаги.

– Моего сына взяли под удобный флаг кадетом в 17 лет. Но из-за того, что ребёнок пока не совершеннолетний, груз

бумажной работы перекладывается на плечи родителей, ведь на каждую бумажку нужно подтверждение от родителей – согласие на использование личных данных при оформлении УЛМ, нотариально заверенное разрешение на въезд и выезд из РФ... Чтобы выйти в море, нужно получить УЛМ, мореходную книжку, пройти курсы НБЖС и ОСПС, пройти медкомиссию. На сбор всей этой кипы уходит месяца два. При этом из группы судомеханического отделения в 25 человек, где учился мой сын, только трое самостоятельно организовали плавательную практику. А плавательная практика – это ценз, без которого нельзя получить рабочий диплом, – говорит Ольга Лукина. – Я считаю, что Максиму ещё повезло, потому что я в силу своей работы досконально успела изучить процедуру

трудоустройства моряков через круизные компании и имею представление о процедуре оформления документов, необходимых для занятия места в экипаже. Сомневаюсь, что «обычный» родитель сможет самостоятельно пройти этот путь, не считая материальных затрат в виде оплаты госпошлины, курсов и медицинских сертификатов.

В вузе с практикой полегче, чем в техникуме. Во-первых, ко второму курсу ребята уже старше 18 лет, во-вторых, из вузов судовладельцы могут набрать себе будущий офицерский состав. Поэтому у них есть хоть какая-то заинтересованность в том, чтобы нынешние студенты проходили практику на их судах.

По словам Ольги Лукиной, сегодня в Петербурге большая проблема с прохождением плавпрактики.

– Чтобы всех направить на плавпрактику, нужны либо учебно-производственные суда, либо должны быть подписаны договоры о сотрудничестве с российскими судовладельцами. У нас сотрудничают с учебными заведениями буквально два-три судовладельца. СКФ может взять в год человек 50 – смешные цифры, когда у нас тут Макаровка, морской колледж и морской технический колледж. Как правило, судовладельцы подписывают договор с вузами, а колледжи вообще никому не нужны, – говорит Ольга Лукина.

В других регионах курсанты могут обратиться в пароходства, чтобы попасть на действующие суда – то же Дальневосточное морское пароходство (FESCO), Северное морское пароходство, Мурманское морское пароходство. В Петербурге практически разрушена система подготовки рядового состава.

– Росморпорт, у которого в операторстве несколько ледоколов, предоставляет практику электромеханикам из Новосибирской академии водного транспорта, – сетует Лукина. – Либо новосибирские курсанты более подготовлены, чем петербургские, либо новосибирцы лучше умеют договариваться.

ГОСУДАРСТВО УСТРАНИЛОСЬ

Старшее поколение ностальгирует по старой школе: «В советское время всё было государственным, включая



распределение и обучение студентов. Человек жил в общезитии на полном государственном обеспечении. Если он учился на механика, то выходил из училища с дипломом механика 3-го разряда. Когда он выпускался, все документы у него были на руках – иди, работай, хочешь – на флот механиком, хочешь – оставайся и работай на берегу».

– Сейчас государство от этого устало. То есть они учить – учат, но без практики это ничего не значит, – говорит Ольга Лукина, которая видит только одно решение: нужно разработать государственную программу. – Сейчас государство ограничивается тем, что прописывает стандарты теоретического обучения, а вопрос практики не решён. Либо нужно строить УПСы или арендовать и переоборудовать под эти цели суда, либо проводить работу с судовладельцами и законодательно обязать их брать практикантов, предоставляя за это льготы.

ПРОБЛЕМА ТОЛЬКО В ПЕТЕРБУРГЕ?

– Основные проблемы у будущих морских специалистов Петербурга, что в Морском техническом колледже, что в Макаровке, сейчас связаны именно с прохождением практики, поскольку учебно-производственных судов в морских учебных заведениях катастрофически не хватает. Один только

– ТРУДНОСТИ С ПРОХОЖДЕНИЕМ ПЛАВПРАКТИКИ СЕЙЧАС ВЕЗДЕ, – ГОВОРИТ ДИРЕКТОР «ЦЕНТРА ИНФОРМАЦИИ И АНАЛИТИКИ РПСМ» АНДРЕЙ ЕРЕМЕЕВ. – КУРСАНТ ВЫНУЖДЕН ИЛИ ПЛАТИТЬ ДЕНЬГИ, ИЛИ ЧЕРЕЗ ДРУЗЕЙ ИСКАТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ УСТРОИТЬСЯ.

парусник «Мир» не может принять всех курсантов, желающих пройти плавательную практику, – говорит председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня. – Недавно город отремонтировал и передал в управление Морского технического колледжа парусник «Юный Балтиец». Благодаря этому курсанты колледжа могут совершать рейсы, получать справки о плавании и на основании этих справок оформлять рабочие дипломы вахтенного матроса и вахтенного моториста.

– Трудности с прохождением плавпрактики сейчас везде, – говорит директор «Центра информации и аналитики РПСМ» Андрей Еремеев. – Курсант вынужден или платить деньги, или через друзей искать возможность устроиться.



практики и трудоустройства университета им. адмирала Ф. Ф. Ушакова Игорь Шапиро. – Собственником всех УПС является ФГУП «Росморпорт», который занимается их эксплуатацией и организацией практики курсантов во взаимодействии с вузами, к сожалению, не всегда успешно.

Учебные суда действительно нужны, но вот с тем, что курсанты не могут состыковать практику с учебным процессом, он не согласен. «В нашем вузе все учебные планы отработаны, и теоретический курс вполне уживается с практической подготовкой на судах на протяжении многих лет, даже после увеличения сроков прохождения практики для механиков и электромехаников и сокращения сроков обучения с пяти с половиной лет до пяти в 2012 году», – заявляет представитель вуза.

Он подчёркивает, что курсанты университета проходят отбор в крупные судоходные организации на конкурсной основе по результатам тестов, собеседований и оценок по текущей успеваемости. Не прошедшие отбор в компании направляются в принудительном порядке в организации вспомогательного флота прибрежного и портового плавания. При этом, по мнению Игоря Шапиро, в регионе существует избыток плавсостава, в том числе и выпускников. «Российский флот не растёт, а иностранные работодатели могут менять кадровую политику по своему усмотрению, в том числе и по политическим мотивам. Например, компания Maersk Tankers, которая принимала наших курсантов и выпускников на практику и на работу с 2006 года, в 2015 году прекратила сотрудничество и даже отказала в трудоустройстве тем выпускникам, которые полностью прошли практическую подготовку на их судах в течение 12 месяцев с отличными характеристиками», – делится Игорь Шапиро.

По утверждениям Андрея Еремеева, Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова, расположенный в Новороссийске, не берёт на себя ответственность за обеспечение курсантов плавательной практикой: договорённостей с местными судовладельцами нет, УПС – тоже.

– Реалии сегодня таковы, что количество мест, предлагаемых для практики у российских и иностранных судовладельцев, мягко говоря, недостаточно даже для курсантов последних курсов, практически готовых командиров флота. Что касается студентов первых-вторых курсов, которым нужна практика матросская и мотористская, то тут всё намного сложнее. В Новороссийске в год выпускается примерно 400 человек по морским специальностям – где им всем пройти практику? В Ушаковке нет своего учебного судна, поэтому курсантов посылают туда, где договорятся, а желающих их приютить не так уж и много. Поэтому вопрос об учебном судне в регионе стоит очень остро. «Херсонес», начавший свою работу, во многом облегчает подготовку курсантов на Юге России. Чтобы хоть как-то решить проблему, нужно и УПС покупать, и проводить ротацию по времени, чтобы практика совпадала с выходом судов в море, – говорит

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКОЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РПСМ АЛЕКСЕЙ БЕЛЯКОВ: «В НОВОРОССИЙСКЕ В ГОД ВЫПУСКАЕТСЯ ПРИМЕРНО 400 ЧЕЛОВЕК ПО МОРСКИМ СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ – ГДЕ ИМ ВСЕМ ПРОЙТИ ПРАКТИКУ? В УШАКОВКЕ НЕТ СВОЕГО УЧЕБНОГО СУДНА, ПОЭТОМУ КУРСАНТОВ ПОСЫЛАЮТ ТУДА, ГДЕ ДОГОВОРЯТСЯ, А ЖЕЛАЮЩИХ ИХ ПРИЮТИТЬ НЕ ТАК УЖ И МНОГО. ПОЭТОМУ ВОПРОС ОБ УЧЕБНОМ СУДНЕ В РЕГИОНЕ СТОИТ ОЧЕНЬ ОСТРО».

председатель Черноморско-Азовской территориальной организации РПСМ Алексей Беляков.

– Ни у одного морского вуза, подведомственного Министерству транспорта РФ, в настоящее время нет УПС, – признаётся начальник управления

ОТСУТСТВИЕ УПС – ОСНОВНАЯ ПРОБЛЕМА

– Необходима полномасштабная подготовка для танкерного флота, – рассуждает Алексей Беляков. – На последних курсах нужно идти на контейнеровозы, газовозы, но получить доступ к ним курсантам тяжело. Частично такую практи-

ку предоставляют крупнейшие судовладельцы России – СКФ и «Новошип», но лишь для малого числа человек, что связано с ограниченным количеством кают и спасательных средств.

Алексей Беляков также апеллирует к советскому опыту и опасается, что при текущей системе Россия может потерять рынок рядового состава:

– Основная проблема – отсутствие УПС для главпрактики. Раньше на спецсудах и трюмы были небольшие для перевозки грузов, и мостика было два – один учебный, другой ходовой. В Советском Союзе работала индустрия школ по подготовке рядового состава. После теоретического обучения направляли на танкера, сухогрузы – было много свободного места. Тогда возможности были другие, сейчас этих возможностей нет. Государство может попытаться вернуть практику, но для этого нужно переоборудовать суда, обязать комсостав заниматься курсантами, а это затрудняет судовладельцу бизнес. При этом не факт, что он получит от этого какую-то пользу в будущем. Тогда зачем ему это нужно? Такими темпами ещё 5-6 лет – и мы потеряем рынок рядового состава, а он не менее важен, чем командный. Судно стоит несколько миллионов долларов, груз – раза в два больше. Хочется доверить их профессионалу, а не матросу, который пришёл, условно говоря, из таксистов. Судно ведь не автомобиль, там огромная ответственность, которая может вылиться в огромные траты. При этом «штамповать» рядовой состав смысла нет. Нужна программа, близкая к плановой: к примеру, на этот год нам нужно 2 тыс. моряков и 1,5 тыс. мотористов на всю страну. Плюс небольшим процентом рядового состава может заинтересоваться иностранный судовладелец. Да, вузам не хватает учебных судов, но у них нет денег на их покупку или аренду. Учебное судно требует серьёзных вложений на содержание его самого и экипажа, на подготовку курсантов, на учебные классы... Повторяю, таких денег у вузов нет. Конечно, можно купить старенький «пассажир» и начать подготовку специалистов рядового состава на Чёрном море и в Крыму. Но вопрос к Минтрансу и государству всё равно останется: что хотим получить в итоге – специалистов или чтобы индустрия окончательно загнулась?



Сам Алексей Беляков в курсантские годы проходил первую матросскую практику на пассажирском судне «Айтандор», которое курсировало по Чёрному и Азовскому морям. Судно принадлежало Ростовской мореходке, брало около сотни курсантов, по четыре в одном кубрике, и трёх-четырёх преподавателей, которые прививали молодняку азы матросской науки.

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

На другом конце России – Дальнем Востоке – всё кажется не таким мрачным. Председатель Тихоокеанской региональной организации РПСМ Николай Задоянов считает, что практика курсантов морских учебных заведений во Владивостоке организована и проводится на удовлетворительном уровне.



Председатель Тихоокеанской региональной организации РПСМ Николай Задоянов

Число курсантов морских вузов Юга России и Дальнего Востока примерно одинаково. Как сообщили «МПВ» в пресс-службе Морского государственного университета имени адмирала Г. И. Невельского, в прошлом учебном году к ним поступило 352 человека. Своих учебно-производственных судов университет не имеет, тем не менее в обязанности вуза входит обеспечение всех курсантов плавпрактикой. В пресс-службе рассказали, что учебную практику курсанты 1-2 курсов проходят на парусном учебном судне «Надежда» и УПС «Профессор Хлюстин», а производственную практику на старших курсах проходят в одной из 91 судоходных компаний, с которыми заключены договоры. Среди трудностей представители вуза отмечают обеспечение стажем работы на судах курсантов-девушек, так как их судоходные компании принимают «с меньшим удовольствием».

Дальневосточное пароходство заинтересовано в сотрудничестве с учебными заведениями. Как заявляет Николай Задоянов, FESCO не только ежегодно направляет до 100 курсантов на свои суда на штатные должности, но и проводит селекционную работу: к практикантам начинают присматриваться уже со второго курса. На последних курсах тем, кто проявил высокие морские качества, предлагают работу в компании после окончания вуза. Заинтересованность пароходства в таких людях доходит до того, что FESCO направляет студентов старших курсов на суда сверхштата с выплатой заработной платы в полном объёме.

Компания берет на свои суда (не на штатные должности) и собственно практикантов, но только на ледоколы, так как с них проще своевременно списать кадетов после окончания практики. Обычно это группа до 12 человек. Бывает, что практикантов направляют на суда индивидуально, но это скорее исключение из правил.

Что касается организации практики на учебных судах, то с передачей УПС «Профессор Хлюстин» и УПС «Надежда» в Росморпорт университету приходится платить компании за каждого курсанта.

– Естественно, это не совсем удобно для МГУ, поскольку условия ставит Росморпорт. До передачи судов, когда они фактически были собственностью университета, регулировать финансирование практики курсантов было проще. До 20 человек в год проходят практику в ЮНИКОМе с выплатой \$500 ежемесячно, 10-15 человек направляются на суда на штатные должности. Опять же, ведется отбор лучших с подписанием договора на работу в компании после окончания вуза. Судоходная компания «Роксана» направляет на свои суда до 20 практикантов с оплатой в \$450, – говорит Николай Задоянов. Главной проблемой он называет невозможность в большинстве случаев состыковать учебный процесс с практикой.

ГДЕ ВЗЯТЬ ОПЫТ?

Но кому-то здесь повезло. Например, Владивостокскому морскому техникуму (ВМТ), где учебный процесс организован с учётом времени и возможностью организовать практику курсантов.

Председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ в Находке Николай Суханов считает, что региону нужен ещё один теплоход, на котором курсанты могли бы выходить в море. Иначе проблемы с окончанием Дальневосточного мореходного училища не исчезнут: «Главная проблема курсантов в том, что в случае выпуска из училища с недостаточным количеством плавпрактики они должны ещё поработать матросами и мотористами. Так вот основная беда: их просто не берут, учитывая недостаток опыта. А где его взять, опыт-то? И здесь начинается головная боль. Учитывая эти обстоятельства, мы договорились с руководством норвежской компании Stolt Tankers B.V. о том, чтобы они брали курсантов на плавпрактику и платили им в этот период небольшие деньги. По окончании училища компания берёт их к себе на работу сначала кадетами, а потом на командные должности. Вот такой схемой как-то выходим из положения».

Как и многие в РПСМ, Николай Суханов считает, что этот вопрос должен быть поставлен на самом высоком уровне.



Председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов

– Подготовка моряков – очень серьёзная задача, которой нужно заниматься постоянно. На самом деле, все крупные судоходные компании: как российские, так и иностранные, использующие труд российских моряков, должны финансировать процесс подготовки специалистов с учётом прохождения плавпрактики в этих компаниях. И это должна быть государственная политика, – убежден Суханов.

КИТАЙ ВПЕРЕДИ ПЛАНЕТЫ ВСЕЙ

Проблема есть и у другой крупной кузницы морских кадров – Индии, чью пальму первенства в практической подготовке моряков недавно забрал Китай. В Индии кадеты должны пройти шестимесячную практику на борту настоящего судна, как правило, это происходит на иностранных судах. Однако глобальный кризис в судоходстве сократил количество судов, принимаю-

щих кадетов, оставив часть индийских курсантов без своевременных и необходимых тренировок.

– Нам приходится платить огромные деньги, чтобы получить хоть какие-то места для практикантов, – рассказал индийскому бизнес-изданию The Hindu Business Line капитан К. Вивекананд, исполнительный директор Индийского института логистики. – И мы достаём их на свой страх и риск, не имея никаких гарантий.

Индия оказалась в этой ситуации как раз в то время, когда Китай построил самое большое в мире учебное судно «Yu De», чтобы обеспечить своим кадетам должный уровень и объём практики. Судно водоизмещением 64 тыс. т имеет почти 200 м в длину, а на его строительство было потрачено более \$36 млн. По своему прямому назначению «Yu De» является балкером, при этом на борту есть всевозможное оборудование для проведения тренировок и исследований. На судне можно разместить экипаж из 173 человек. Учебные площадки на «Yu De» находятся в кормовой части и могут вместить 143 человека одновременно. Лаборатории позволяют проводить исследования в области навигации и различных технических и океанологических наук.

Индия поставляет мировому торговому флоту 9% кадров. Все, кто работает в сфере индийского морского образования, в один голос твердят, что учебные центры требуют дополнительных инвестиций. В частности, для того, чтобы построить судно, предназначенное одновременно для прохождения практики и коммерческих перевозок, как это сделали китайцы. Можно хотя бы переделать в учебный центр одно из уже существующих грузовых судов. После переделки оно могло бы окупать часть расходов на учебные программы.

Если мы не занимаемся воспитанием и обучением квалифицированных кадров, то откуда им у нас взяться? – задаётся вопросом другой капитан Куба Жумански, по совместительству – генеральный секретарь «InterManager». В своей колонке для Marineinsight он пишет, что сегодня профессия моряка как никогда привлекательна. Всё, что требуется от отрасли – предоставить

соответствующего уровня учебную материально-техническую базу и систему обучения, чтобы обеспечить себя высокопрофессиональными кадрами. В пример он приводит членов ассоциации «InterManager», которые берут на каждое судно по два курсанта, давая им возможность получить опыт работы в море. Подобная практика демонстрирует заинтересованность в инвестициях в развитие отрасли и заботу о её будущем.

Однако во времена тотальной экономии на всём возможностей для практики будущим морякам предоставляется всё меньше и меньше. Судовладельцы не хотят предусматривать больше, чем необходимо, жилых помещений при постройке судов, не хотят нести дополнительные расходы, связанные с размещением практикантов на борту. «Эту проблему необходимо устранить как можно скорее, чтобы поддерживать численность одаренных моряков в избытке, чтобы морское сообщество оставалось таким же сильным, каким оно является уже на протяжении тысячелетий», – пишет Куба Жумански.

Выход из ситуации бывший капитан видит во внедрении Британской системы, при которой курсанты сначала принимаются на работу и только потом проходят обучение и практику.

Иногда невозможность пройти практику приводит к печальным последствиям. Например, в Нигерии нетрудоустроенные кадеты могут встать на скользкую дорожку пиратства. Как рассказал председатель Ассоциации судовладельцев Нигерии, капитан Ниюю Лабинжо в интервью местным СМИ, ситуация с пиратством в Гвинейском заливе отчасти подогревается кадетами, которые не прошли практику, необходимую для завершения профессионального обучения. В результате молодые люди остаются на улице, не могут продолжить работу по специальности и в неблагополучном регионе становятся преступниками.

ЧТО ГОВОРЯТ КУРСАНТЫ

Роман Черемшанов, который закончит Макаровку в 2017 году по специальности «Судовождение на морских путях»

в звании инженер-судоводитель, прошел первую плавпрактику после II курса на паруснике «Мир», а теперь пошел матросом 2-го класса на т/х «Тимофей Гуженко». Он с особыми сложностями не столкнулся. «Поначалу на судне было тяжело из-за непривычного режима, но я быстро втянулся. Практику на «Мире» у нас предоставляют на судоводительском, судомеханическом факультете тем, кто хорошо учится, активно участвует в жизни факультета. Если не отправляют – ты можешь сам пойти устраиваться. Для меня сложнее всего было собрать все необходимые документы для прохождения практики», – рассказал курсант.

Сложнее приходится в Петербурге девушкам, которых не хотят брать. «Когда я устраивалась на свою первую рабочую плавательную практику, я ходила по всем компаниям Санкт-Петербурга, но меня нигде не брали. Только заведя меня, говорили: «Извините, мы девушек не берем». А я не могла понять, в чем собственно проблема, ведь это нигде не прописано. И потом совершенно случайно, когда я уже совсем отчаялась, в компании «Совкомфлот» мне предложили экспериментальный вариант – пройти практику на их судне. Я, конечно же, согласилась, это и стало определяющим моментом в моем трудоустройстве», – рассказывает Ляна Митрофанова, которая сегодня работает в должности 3-го помощника капитана.

Екатерина Балабуха, также 3-й помощник капитана, говорит, что найти место для практики оказалось нелегко. «Петербургские компании не спешили брать на свои суда девушек, и уж тем более в качестве кадетов. Куда охотнее они предлагали пойти на судно буфетчицей или поваром, если вообще рассматривали возможность взять молодых курсанток на практику. Первыми отозвались «Совкомфлот», «Stena», «Афалина» и датская компания «Cipreg», в которую я как раз и попала. Я всегда старалась выкладываться по максимуму, потому что на нас лежала большая ответственность. Мы были одними из первых девушек, которые попали на флот, и именно

по нам судят, стоит ли брать девушек на суда в дальнейшем», – рассказала Екатерина.

СЛОВО УЧЕБНЫМ ЗАВЕДЕНИЯМ

Морские учебные заведения признают проблему. Как рассказывают их представители, учебных судов на всех не хватает, а судовладельцы «со скрипом» берут курсантов в рейсы, если вообще берут. Специалисты вузов понимают, что прохождение плавательной практики – не единственная проблема российской судоходной отрасли, но выносить ее на государственный уровень необходимо, хоть и аккуратно.

– Курсанты проходят плавпрактику, но не всегда в полном объеме, поскольку большая часть ребят идет на речные

Директор Морского технического колледжа в Санкт-Петербурге Виктор Никитин



суда, где навигация имеет сезонный характер в формате прибрежного или канального плавания. В этой ситуации не все курсанты получают рабочий диплом при выпуске, – рассказал директор Морского технического колледжа в Санкт-Петербурге (СПбМТК) Виктор Никитин, отвечая на вопросы МПВ. Сложность с обеспечением плавпрактикой, по его словам, в том, что не все судоходные компании готовы предоставить место для практиканта на своих судах. Оно и понятно – это сулит компаниям расходы, а у экипажа появляются дополнительные обязанности по подготовке и контролю курсантов на борту. «Как правило, на практику устраиваются наиболее

подготовленные курсанты, имеющие рабочие документы матроса и моториста», – говорит Виктор Никитин.

Государственная программа обеспечения практики, если решение о ее создании будет принято, должна не просто устанавливать обязательность прохождения плавательной практики, т. к. это определено уже сегодня (приказ Министерства образования и науки № 1383 от 27 ноября 2015 г.), но и стимулировать судовладельца принимать на борту практикантов, не подвергая их дискриминации по возрасту, выбранной профессии, полу и т. п. – так считает директор института «Морская академия» ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Александр Горобцов.

С ним солидарен Виктор Никитин. «Потребуется в госпрограмме по регулированию плавательной практики на зрела давно. Судоходные компании нужно законо-



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРАКТИКИ, ЕСЛИ РЕШЕНИЕ О ЕЕ СОЗДАНИИ БУДЕТ ПРИНЯТО, ДОЛЖНА НЕ ПРОСТО УСТАНОВЛИВАТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНОСТЬ ПРОХОЖДЕНИЯ ПЛАВАТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ, Т. К. ЭТО ОПРЕДЕЛЕНО УЖЕ СЕГОДНЯ (ПРИКАЗ МИНИСТЕРСТВА ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ № 1383 ОТ 27 НОЯБРЯ 2015 Г.), НО И СТИМУЛИРОВАТЬ СУДОВЛАДЕЛЬЦА ПРИНИМАТЬ НА БОРТУ ПРАКТИКАНТОВ, НЕ ПОДВЕРГАЯ ИХ ДИСКРИМИНАЦИИ ПО ВОЗРАСТУ, ВЫБРАННОЙ ПРОФЕССИИ, ПОЛУ И Т. П. – ТАК СЧИТАЕТ ДИРЕКТОР ИНСТИТУТА «МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ» ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С. О. МАКАРОВА АЛЕКСАНДР ГОРОБЦОВ.

дательно обязать предоставлять курсантам места для прохождения практики. Подготовка выпускника СПБМТК с «рабочими документами на руках» должна стать нормой, которая снимет напряжение в кадровом обеспечении компаний. В этом году с инициативой предоставления практикантских мест выступили речные судоходные компании ООО «Нева Тревел компани» и ООО «Смольнинское пароходство». В компании ООО «СКФ Юником» по договору 20 лучших курсантов ежегодно проходят практику уже в течение семи лет. Этот опыт необходимо распространить и на другие компании», – убежден директор СПБМТК.

Сегодня при попытке договориться с судовладельцем о практике морское учебное заведение может наткнуться на сопротивление. Чаще всего оно связано с ограничением бюджета финансирования курсантских программ судоходными компаниями; отсутствием опыта в обеспечении практики курсантов младших курсов и девушек; или с отсутствием у самих курсантов I-II курсов квалификации «Матрос» или «Моторист».

Есть и ещё одна причина, по которой некоторые судовладельцы, пытающиеся схитрить, не берут к себе

потенциальных будущих работников. Сегодня в мире существует дефицит высококвалифицированного командного состава. Естественно, те компании, которые хотят иметь у себя таких работников, должны достойно им платить, иначе моряков просто перекупят.

– Многие компании опасаются вкладываться в своих будущих работников на стадии их обучения в морских вузах. «Зачем мне вкладывать в него? Тогда он станет умнее и лучше. Пусть уж он будет чуть похуже, тогда он придёт ко мне, и я его найму за меньшие деньги», – думают они. Получается такая своеобразная игра на понижение, – делится мнением Александр Горобцов. – Так делают, конечно, не все. Например, наш давний партнёр – компания Совкомфлот вкладывает в ребят и пользуется плодами своего труда через несколько лет, когда берёт лучших выпускников себе на работу. Они же, кстати, берут на работу девушек. Конечно, все не могут пойти работать в Совкомфлот, но есть к чему стремиться.

ОБЪЕКТИВНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ВСЕХ

И всё же должны быть созданы объективные условия для всех обучающихся, учитывающие реальную численность контингента.

– Изменились экономические условия: если раньше судоходные компании были государственными и работали с курсантами, то теперь некоторые говорят, что им невыгодно брать в рейс учащихся на младших курсах или девушек. Нужно как-то стимулировать судовладельцев, но при этом подойти к этому вопросу крайне аккуратно и деликатно, чтобы благими намерениями не выстлать дорогу, куда не надо. Нужна внимательная проработка вопроса, необходимо понимание, чего хочет министерство транспорта, министерство образования и науки, чего хотят сами вузы, чего хочет морской профсоюз как выразитель интересов моряков, чего хотят судовладельцы. Госпрограмма не будет работать, если не будет этого консенсуса, – говорит Горобцов.



Однако пока вузам приходится работать в существующих условиях. Для обеспечения курсантов практикой в «Макаровке» создан Европейский центр организации учебных практик, обеспечивающий договорную кампанию с судовладельцами и круингами. Важную роль играет и отдел международного сотрудничества, связывающий вуз с иностранными судовладельцами. Кроме того, сами студенты могут искать для себя место в рейсе. Иногда информация о наличии места практиканта на судне приходит к курсанту или студенту быстрее, чем к вузу, в том числе и при помощи личных контактов. Вуз только приветствует самостоятельность студентов в этом вопросе.

И всё равно – не все успевают пройти полный объём практики за время обучения, а некоторые не успевают за период практики выполнить все необходимые задания.

– Если говорить языком цифр, то высшее образование по очной форме получают 50-60% поступивших к нам. Ещё 20-30% получают образование, перейдя на заочную форму обучения, – рассказал Александр Горобцов.

По информации на февраль 2016 года, предоставленной пресс-

службой ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова, из 87 выпускников по специальности «Судовождение» практику не прошли в полном объёме 28 человек. А по самым последним данным за июнь 2016 года, стало известно, что из 88 потенциальных выпускников той же специальности 10 не были допущены до государственного экзамена, ещё 10 не защитили дипломы. Из оставшихся 68 выпускников практику не прошли 27 человек.

– Нехватка времени, от которой страдают некоторые курсанты, частично обусловлена решением Минобрнауки о переходе на пятилетнюю продолжительность обучения, не учитывающую увеличение тренажерной подготовки, введение новых компетенций и прочее. Времени на учёбу стало меньше, общая продолжительность практики соответствует Положению о дипломировании членов экипажей морских судов и не может быть уменьшена, что сократило возможности для варьирования сроками начала и окончания практики. Часть обучающихся не успевает вовремя начать практику на судне, а затем опаздывает к началу учёбы, – приводит ещё одну причину Александр Горобцов.

УЧИТЫВАТЬ МАСШТАБЫ

Как говорит Виктор Никитин, в СПбМТК с пониманием относятся к ситуации, когда курсанту необходимо уйти на практику пораньше или задержаться без ущерба для учёбы, поэтому проблема нестыковки учебного процесса с плавпрактикой кажется директору Морского технического колледжа несколько надуманной. Трудность, по его словам, в том, что характер работы судна и его расписание могут меняться быстрее, чем образовательные программы, поэтому тяжело обеспечить полную индивидуализацию обучения и подстроиться под каждого студента.

Необходимо учитывать и масштабы учебного заведения. Например, «Макаровка» направляет на практику сотни человек. В такой ситуации вуз готов пойти навстречу и разработать для успевающих курсантов и студентов индивидуальный график учебного процесса, в котором найдётся место и особой по срокам практике, и необходимому объёму учёбы. Для таких случаев вуз, в том числе, использует электронную систему «Фарватер» для индивидуального дистанционного

обучения. Тем не менее, даже если курсант окончил вуз без права на получение рабочего диплома – ещё не всё потеряно. Оставшуюся практику для получения необходимого стажа курсанты могут завершить в течение первого года после выпуска, то есть уже после окончания учебы.

ПОЗИЦИЯ РПСМ

Пока министерства старательно воротят нос от проблемы, РПСМ старается вернуть чиновников лицом к проблеме.

РПСМ неоднократно пытался донести до государственных структур необходимость оптимизировать систему. На VII съезде Федерации профсоюзов работников морского транспорта (куда входит РПСМ), проходившем в начале года, была принята резолюция, где говорится, что проводимое реформирование морского образования не отвечает интересам ни моряков, ни судовладельцев, ни государства. Россия утрачивает статус кузницы кадров плавсостава, качество подготовки снижается, а необоснованные требования к морякам возрастают. Одной из наиболее актуальных остаётся проблема прохождения плавательной практики. Причинами являются как малое число учебных судов, так и несогласованность учебных программ с потребностями судовладельцев, готовых привлекать учащихся для прохождения практики. Это приводит к тому, что выпускники не могут трудоустроиться, вынуждены занимать рядовые должности и получать затем рабочие дипломы с прохождением дополнительной подготовки.

Съезд постановил: обсудить на трёхсторонней основе (профессиональные союзы, объединения судовладельцев-работодателей, органы Правительства Российской Федерации) стратегию развития морского образования в Российской Федерации;

рассмотреть вопрос о синхронизации прохождения практики по учебным программам с возможностями судовладельцев по её обеспечению; рассмотреть возможности пополнения учебного флота.

В ответ на обращения РПСМ Департамент государственной политики в области морского и речного транс-

порта ответил, что учащиеся морских образовательных учреждений не испытывают сложности при прохождении плавпрактики. Однако позже замминистра транспорта – руководитель ФАМИРТ Виктор Олерский всё-таки признал проблему.

Как говорит заместитель председателя РПСМ, председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня, ещё 300 лет назад – в 1739 году – начальник Штурманской роты Степан Гаврилович Малыгин обратился в Адмиралтейскую коллегию с просьбой выделить для учебных целей корабль: «... поелику флотские штурмана обучаются мореплаванню только теоретическим образом, а в практическом употреблении науки совсем неспособны к делу, то желая приучить их к практике мореходного искусства, прошу пожаловать фрегат и 30 учеников из Штурманской роты, коих обязуюсь сделать в весьма короткое время хорошими штурманами».

– Тогда фрегат Малыгину дали, а вот мы до сих пор бьёмся с министерствами за увеличение количества учебных судов. Бьём в набат, а нас не слышат, – сетует Александр Бодня. – Отсутствие

УПС у вузов не позволяет сделать морское обучение комплексным. Вуз должен выпускать специалистов, а сегодняшние курсанты зачастую выходят только с учебным дипломом на руках, а его недостаточно, чтобы пойти работать и занять должность на флоте. Теория должна подтверждаться практикой, иначе что это за морское образование?

Александр Бодня считает, что госпрограмма нужна, поскольку отлаженную советскую систему подготовки плавсостава ликвидировали, а взамен ничего не предложили. Но для этого необходимо, чтобы участники судоходной отрасли услышали друг друга, а ответственные за морское образование министерства не слышат ни судовладельцев, ни профсоюз. В итоге в России постепенно снижается число высокопрофессиональных моряков, а судоходные компании отдают предпочтение более квалифицированным работникам из других стран.

Остаётся надеяться, что те, кто радуют за национальные традиции мореплавания, всё же будут услышаны, и подготовка новых морских кадров не откатится на уровень трёхсотлетней давности. 📍



Председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня

СТАРЫЕ ГРАБЛИ ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКОГО БАССЕЙНА

В ОДНОМ ИЗ САМЫХ ПРОБЛЕМНЫХ ДЛЯ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ РЕГИОНЕ СНОВА НЕСПОКОЙНО: БЫВШИЙ КАПИТАН ТЕПЛОХОДА «ЮРИЙ ПОЛТОРАЦКИЙ», ЧЕЙ МНОГОСТРАДАЛЬНЫЙ ЭКИПАЖ ДОЛГИЕ МЕСЯЦЫ ДОБИВАЛСЯ ВЫПЛАТЫ ЗАРПЛАТЫ, ОЛЕГ ВИНТОНЯК 4 ОКТЯБРЯ НАПИСАЛ ЗАЯВЛЕНИЕ СРАЗУ В ТРИ ПРОКУРАТУРЫ – ГЕНЕРАЛЬНУЮ, ВОЛГО-ДОНСКУЮ И АЗОВСКУЮ С ПРОСЬБОЙ ПОСОДЕЙСТВОВАТЬ В ПОГАШЕНИИ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ЗАРПЛАТЕ. НЕСМОТРИ НА НЕОДНОКРАТНЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СО СТОРОНЫ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ) И МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ РАБОТНИКОВ (ITF), МОРЯКИ ПРОДОЛЖАЮТ НАСТУПАТЬ НА ТЕ ЖЕ ГРАБЛИ.



БЕСКОНЕЧНАЯ ИСТОРИЯ

Олег Винтоняк проработал на «Юрии Полторацком» с 1 мая по 21 ноября 2015 года, пришёл на судно через круинговое агентство «Сэйл-Трейд». Судно принадлежит турецкой компании Kent Shipping, которая прославилась огромными долгами перед экипажами, а также различными методами ухода от ответственности по выплатам. Об этом неоднократно со страниц журнала говорили и РПСМ, и инспекторы ITF. Флот Kent Shipping занесён в список проблемных судов федерации и профсоюза, на которые

не рекомендуется устраиваться на работу. Помимо «Юрия Полторацкого» от недобросовестного судовладельца только за последние годы пострадали моряки «Юсры», «SailQueen», «Svetoslava», «River Grace», «Pudozh», «Loukhi», «Evgenia Z»... Казалось бы, длина списка должна наталкивать на определённые мысли. Однако российским, а часто – и украинским морякам море по колено.

ДВОЙНАЯ СВЯЗКА

Немалый вклад в дело нарушения прав моряков вкладывает и «СэйлТрейд» – ростовская компания-посредник, через

которую Kent Shipping набирает экипажи на свои суда. «При трудоустройстве в ООО «СэйлТрейд» каждому члену экипажа директором г-ном Скориком А. А., менеджером по персоналу г-ном Бордуновым Д. В. была обещана месячная заработная плата в иностранной валюте (так называемая «премия фрахтователя») в соответствии с договорными обязательствами между турецким владельцем судов Kent Shipping и условным бербоутным судовладельцем ООО «Сэйлтрейд», – бесхитростно пишет в своём заявлении Олег Винтоняк.

На подобных «обещаниях» и держится бизнес ростовской «СэйлТрейд» и турецкого судовладельца: моряки подписывают договор, где обозначена только скромная рублёвая зарплата, валютные выплаты им обещают на словах. Когда дело доходит до получения зарплаты, моряки видят только рублёвую часть (в лучшем случае) и пытаются «выбить» из судовладельца свои кровные. Обращаются в профсоюз, к инспекторам ITF и в прокуратуру. Но что могут сделать правоохранители, если в контракте чёрным по белому написано: моряки получают зарплату в рублях, ни о каких валютных выплатах речь не идёт.

В итоге после утомительных судебных разбирательств, мучительно долгих месяцев на судне, иногда без еды и воды, морякам выплачивают копеечные задолженности. Только в этом

году задолженность получили экипажи т/х «Svetoslava» (\$15 тыс. за семь месяцев), «River Grace» (\$250 тыс. за полгода), «Юсра» (330 тыс. руб. за три месяца). При этом моряки по несколько месяцев вынуждены находиться на судне (порой в аварийном состоянии), как это было, например, на т/х «Svetoslava», где не работал пожарный насос и сигнализация, в машинном отделении обнаружили четыре ящика с цементом... И это далеко не полный список нарушений, выявленных в ходе инспекции, проведённой PSC в Ростове-на-Дону. Два года назад экипажу этого же судна пришлось гораздо сложнее – два моряка серьёзно заболели. Один из них, страдавший от болей в сердце и высокого давления, был госпитализирован. Реакция судовладельца оказалась показательной: менеджер по персоналу в приказном порядке обязала моряка вернуться на судно, продолжить работу и за медицинской помощью больше не обращаться. При этом контракт моряка давным-давно истек, а кроме проблем со здоровьем от работы на судне «Svetoslava» он ничего не получил.

Самое интересное, что некоторые после такого опыта продолжают идти всё в тот же «СэйлТрейд» и устраиваться на другие суда компании. Вот что пишет тот же Олег Винтоняк: «Как таковых претензий к директору ООО «СэйлТрейд» г-ну Скорику А. А. у нас нет, с его стороны предпринимались усилия по погашению задолженности по зарплате. Но на данный момент г-н Скорик А. А. старается удержаться в кресле директора. Вся коммерческая работа судов осуществлялась только компанией Kent Shipping, подтверждение этому – рейсовые задания, инструкции капитану, полисы Ингосстрах. «СэйлТрейд» в Ростове-на-Дону занимался комплектацией экипажей судов и документами для права плавления под флагом России».

Любопытно, что в своём заявлении Олег Винтоняк указывает на связь между «СэйлТрейд» и Kent Shipping, которой могла бы заинтересоваться прокуратура или налоговые службы. Однако пока те проявили интерес только к морякам. Как рассказал председатель Азово-Донской территориальной организации РПСМ Леонид Глушак, моряков одного из судов вызвали в налоговую инспекцию. Там

хотят понять, выплачивали ли морякам «бонусы» и платили ли они с них налоговые отчисления. Ведь за годы работы компании «СэйлТрейд» через неё прошли тысячи моряков. Если они не платили налоги – казна потеряла сотни тысяч рублей.

ВЛАДЕЛЕЦ ЗАВОДОВ, ГАЗЕТ, ПАРХОДОВ...

Инспектор ИТФ в Новороссийске Ольга Ананьина ещё пять лет назад отправляла в прокуратуру документы, указывающие на связь ростовской и турецкой компаний, но тогда это оставили без внимания. Вполне вероятно, что и сегодня никто не озаботится закрытием подобных компаний и попытками привлечь их работников к уголовной ответственности, тем более, если за недобросовестным судовладельцем скрывается миллионер из списка Forbes.

В 2011 году ресурс safety4sea.com писал, что Kent Shipping принадлежит российскому бизнесмену, живущему в Монако, Алексею Федорычеву, экс-владельцу футбольных клубов

МОРЯКИ ПОДПИСЫВАЮТ ДОГОВОР, ГДЕ ОБОЗНАЧЕНА ТОЛЬКО СКРОМНАЯ РУБЛЁВАЯ ЗАРПЛАТА, ВАЛЮТНЫЕ ВЫПЛАТЫ ИМ ОБЕЩАЮТ НА СЛОВАХ. КОГДА ДЕЛО ДОХОДИТ ДО ПОЛУЧЕНИЯ ЗАРПЛАТЫ, МОРЯКИ ВИДЯТ ТОЛЬКО РУБЛЁВУЮ ЧАСТЬ (В ЛУЧШЕМ СЛУЧАЕ) И ПЫТАЮТСЯ «ВЫБИТЬ» ИЗ СУДОВЛАДЕЛЬЦА СВОИ КРОВНЫЕ. ОБРАЩАЮТСЯ В ПРОФСОЮЗ, К ИНСПЕКТОРАМ ИТФ И В ПРОКУРАТУРУ. НО ЧТО МОГУТ СДЕЛАТЬ ПРАВООХРАНИТЕЛИ, ЕСЛИ В КОНТРАКТЕ ЧЁРНЫМ ПО БЕЛОМУ НАПИСАНО: МОРЯКИ ПОЛУЧАЮТ ЗАРПЛАТУ В РУБЛЯХ, НИ О КАКИХ ВАЛЮТНЫХ ВЫПЛАТАХ РЕЧЬ НЕ ИДЁТ.

«Динамо» (Москва) и «Ростов» (финансировавшему также ФК Монако), главе ООО «Агрофест-Дон» и крупного трейдера минеральных удобрений Fedcom. В состав Fedcom входит Manati Navigation – компания, которая представляла интересы владельца судов «Pudozh» и «Loukhi» в 2015 году, когда они были арестованы в Ростове-на-Дону за долги по зарплате перед моряками. Тогда экипажи обоих теплоходов подали исковые заявления к компании Kent Shipping с требованиями не только выплатить задолженность за пять месяцев, но и компенсировать ущерб за задержку выплат. После задержания на борту т/х «Loukhi» от компании Manati был направлен Протокол соглашения, где чёрным по белому говорилось, что «Manati, представляющая интересы бенефициарного владельца», предлагает погасить экипажу 60% долга. Такое же предложение было выставлено экипажу «Pudozh». То есть документальные подтверждения связи «СэйлТрейд» и Kent Shipping есть, однако ни правоохранительные органы, ни моряки – что самое обидное – не обращают на это внимания.

КТО ВИНОВАТ И ЧТО ДЕЛАТЬ?

Поведение и моряков, и работодателя – свидетельство серьёзных проблем судоходства на Чёрном и Азовском морях, где большинство членов экипажей, к сожалению, вынуждены соглашаться на «рабские» условия труда, а компании, прекрасно зная о положении дел, даже не пытаются вести бизнес цивилизованно и по законам.

Моряки, добровольно подписывающие договоры с сомнительными компаниями, должны понимать, что и они могут пройти «все круги ада» в попытке вернуть себе хотя бы небольшие деньги. Что касается моряков с «Юрия Полторацкого», то тем, кто подавал в прокуратуру заявления в начале года, выплатили долг в конце сентября: лишь рублёвую часть. Те же, кто не стал этого делать, сейчас пытаются вскочить на подножку буквально уходящего поезда. С «Юрия Полторацкого» 6 октября снят арест, судно готовится поменять флаг на панамский и выйти в море. С новыми моряками, готовыми положиться на авось. 



Анастасия Перегудова,
паром «Princess Anastasia»

ПОМОЩНИЦЫ КАПИТАНА

ГОСУДАРСТВЕННАЯ МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ ИМ. АДМ. С. О. МАКАРОВА (С 2012 ГОДА – ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА ИМ. АДМИРАЛА С. О. МАКАРОВА) ОТКРЫЛА НАБОР ДЕВУШЕК НА БЮДЖЕТНЫЕ МЕСТА НА ПЛАВАТЕЛЬНЫЕ СПЕЦИАЛЬНОСТИ ЕЩЕ В 2008 ГОДУ. КАЗАЛОСЬ БЫ, К 2016 ГОДУ ТОТ ФАКТ, ЧТО ДЕВУШКИ ЗАНИМАЮТ НА СУДАХ КОМАНДНЫЕ ДОЛЖНОСТИ И УСПЕШНО СПРАВЛЯЮТСЯ СО СВОЕЙ РАБОТОЙ, УЖЕ НЕ ДОЛЖЕН ВЫЗЫВАТЬ НЕДОУМЕНИЯ У ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ. ОДНАКО ЕВГЕНИЯ КОРНЕВА И АНАСТАСИЯ ПЕРЕГУДОВА, ОКОНЧИВШИЕ ГУМРФ В ЭТОМ ГОДУ, ПРИЗНАЮТСЯ, ЧТО ИМ ПОРОЙ ДО СИХ ПОР ПРИХОДИТСЯ СТАЛКИВАТЬСЯ С ПРЕДВЗЯТЫМ ОТНОШЕНИЕМ, ХОТЯ В ЦЕЛОМ СИТУАЦИЯ ВСЕ ЖЕ НАЧАЛА МЕНЯТЬСЯ В ЛУЧШУЮ СТОРОНУ.

ВСЕ ДОРОГИ ВЕДУТ В ГУМРФ

Выбрать морскую специальность рискнет далеко не каждая девушка. Такая профессия требует стопроцентной отдачи, терпения, трудолюбия и безграничной любви к морю. Но каж-

дый год находят девушки, желающие доказать, что и они способны добиться успеха в общепризнанно мужской сфере. В этом году эти ряды пополнили Анастасия Перегудова и Евгения Корнева, закончившие Макаровку по специальности «Судовождение».

– Я родом из Казахстана, а там морское дело не сильно развито. Изначаль-

но я хотела поступать в МЧС, для меня это было мечтой номер один. В свое время я даже участвовала в соревнованиях от их клуба. Других вариантов для дальнейшего обучения я даже не рассматривала. Но волей судьбы получилось так, что я туда не поступила. Я была подавлена и не знала, что делать. Тогда мой знакомый из МЧС

посоветовал мне не расстраиваться и подать документы в Макаровку. На тот момент я даже не представляла, какую специальность я смогу себе выбрать в ГУМРФ, но все-таки решила попробовать. Я себя всегда считала гуманитарием, но мне захотелось пойти в техническую сферу. В итоге мой выбор пал на судоводительский факультет, – вспоминает Евгения.

Анастасия Перегудова наоборот родилась и выросла в прибрежном городе в семье моряка, и любовь к морю зародилась в ней с самых ранних лет.

– Я выросла в Астрахани, а мой папа ходил в море, был капитаном. Я думаю, что так или иначе это сильно повлияло на мой дальнейший выбор профессии. Когда мне было 10 лет, папа решил взять меня с собой в рейс. Он ходил на рыболовном траулере, но в тот рейс они шли с учеными, искали нефть в Каспии. Папа находил время, чтобы познакомить меня со своей профессией: показывал, как пользоваться штурманской линейкой и многое другое. К концу рейса я поняла, что совершенно не хочу сходиться с судна. Именно тогда я и решила для себя, что море – это мое, – делится своими воспоминаниями Анастасия. – Сначала мама не слишком радостно отнеслась к моей затее, потому что она была уверена, что это не женская профессия. Но когда я перешла в 10 класс, она уже помогала мне искать вуз и поддерживала во всем.

ВСТРЕЧАЮТ ПО ОДЕЖКЕ, ПРОВОЖАЮТ ПО УМУ

Так Настя и Евгения встретились на первом курсе Макаровки в 2011 году. Несмотря на то, что девушки-курсантки перестали быть для студентов и преподавателей вуза чем-то из ряда вон выходящим, будущие судоводительницы сразу же заметили, что на факультете к ним относятся слегка иначе, нежели к молодым людям.

– По первости сокурсники смотрели косо. Некоторые преподаватели старших возрастов тоже не особо приветствовали наш выбор: для них до сих пор непривычно видеть девушек на этом факультете. Но в итоге даже это не стало для меня существенной помехой. Если ты целенаправлен-

но идешь к своей цели, то никакое чужое мнение уже не способно сбить тебя с выбранного пути. У нас на курсе было 11 девушек, я даже до сих пор помню нашу первую совместную фотографию. В итоге диплом получили только три девчонки, включая меня, – делится своими наблюдениями Женя Корнева.

– Как бы там ни было, девочкам все равно сложнее добиваться успехов в морской отрасли: в первое время на нас всегда смотрят скептически, и приходится каждый раз доказывать, что ты тоже чего-то стоишь. Правда, стоит отметить, что хоть во время обучения бывало всякое, в основном ребята в Макаровке проявляли интерес, нежели негативное отношение. Когда преподаватели и однокурсники видели, что мы пришли не просто так, а нам действительно интересна эта профессия, и мы хотим учиться, тогда появлялось и уважение, а преподавательский состав даже начинал в чем-то относиться к нам по-отечески. Некоторые преподаватели, конечно, были с нами строги, порой даже строже, чем с мальчишками. Но все это делалось для того, чтобы мы стали настоящими профессионалами. Они прекрасно понимали, что работодатели будут проверять нас намного сильнее, и хотели дать нам хорошее подспорье. И это сработало – мы стали первым выпуском девушек, которые практически получили красные дипломы. К сожалению, чуть-чуть не дотянули, – сокрушается Анастасия.

«ПРИЙТИ, ПОЗДОРОВАТЬСЯ, УЙТИ»

Успешно окончив первый курс и закрыв сессию на втором, Евгения и Анастасия начали искать место для учебной практики. Походы по офисам компаний плодов не принесли – брать на судно девушек, да еще и в качестве кадетов, никто не хотел.

– В плане учебы все казалось очень легко, а вот практику найти было сложно. Потому что в этом вопросе, к сожалению, не все зависит только от тебя, сколько бы усилий ты не прилагал. Далеко не все судоходные компании готовы брать за обучение курсантов,

вкладывая в них знания. Я должна была попасть на «Мир», но так как девушек было на курсе не очень много, нам не смогли выделить помещение на паруснике, – рассказывает Евгения. – После того, как стало ясно, что на «Мир» мне не попасть, я решила взять инициативу в свои руки и стала ходить по компаниям. В итоге все походы в офисы представителей проходили по схеме «прийти, поздороваться, уйти».

В конечном итоге все, кто остался без практики, у кого были долги по сессии и все девочки-судоводители устроились в «St.Peter Line». Туда Анастасия и Евгения попали по направлению от ГУМРФ при содействии начальника практики Голода Сергея Владимировича и оказались первым курсантками на судах компании.

«В МОЕМ ОБУЧЕНИИ УЧАСТВОВАЛ ВСЬ ЭКИПАЖ»

– Я очень сильно переживала, не знала, что меня ждет и как на меня отреагируют члены экипажа, ведь мы были первыми девушками-кадетами на их судах. Очень хотелось показать себя с лучшей стороны, чтобы следующие поколения курсанток не сталкивались с негативным отношением к себе только из-за того, что мы в чем-то не смогли себя проявить, – говорит Настя Перегудова. – Я попала на паром «Princess Anastasia» и пробыла на нем пять месяцев. Команда в основном была из Литвы, очень приветливые люди. У меня с ними сложились очень теплые дружеские отношения: даже после того, как закончилась практика, я ходила к ним в гости, они помогали мне с учебой. Однако в самом начале моей практики возникали и забавные ситуации. Например, боцман совершенно не знал, что со мной делать. Он спросил, умею ли я красить, и я с уверенностью ответила, что умею. Но когда выполняла задание, подул очень сильный ветер, краска разлилась по всей палубе, и боцман тут же со смехом сказал: «Ну, нет! Иди-ка ты на мостик работать!». Мне поставили дневную вахту, но в это время судно обычно стояло в порту, и было не видно, как работает оборудование.

Поэтому я очень часто приходила еще и на ночные вахты ко второму помощнику. Когда капитан это заметил, он тут же приставил меня ко второму помощнику, и я уже официально ходила только на ночные вахты. В нашем обучении участвовали все: так, третий помощник объяснял мне астрономию на апельсине, буквально расписывая его для наглядности. Никогда не забуду, как меня в первый раз поставили на руль. Конечно, все под контролем капитана, но ведь это благодаря твоим переключкам руля эта машина движется. Особенно остро это ощущалось в Стокгольмских шхерах – расстояние от берега маленькое, дома и шхеры совсем рядом. При этом мне было не страшно, я скорее испытывала восторг.

ПОД РУКОВОДСТВОМ ТРЕТЬЕГО ПОМОЩНИКА

Такие же светлые и теплые воспоминания о практике остались и у Жени Корневой, которая провела ее на судне

«Princess Maria», втором пароме компании «St.Peter Line».

– Моя практика прошла на шикарном пассажирском лайнере «Princess Maria». Я до сих пор помню момент распределения. Всем тогда хотелось попасть на «Princess Anastasia», потому что там четыре порта захода, а «Princess Maria» ходит только по маршруту Санкт-Петербург–Хельсинки и обратно. Я провела на судне шесть месяцев, каждый день открывая для себя что-то новое. Сначала ко мне присматривались, оценивали, что я могу и что мне можно доверить. Я работала и на палубе, и на мостике. Боцман никогда не давал нам заскучать без дела – всегда находил задания. И всегда находил время объяснить, что я делаю, как я это делаю и для чего, – делится своими впечатлениями Евгения. – На мостике мое обучение началось с чистого листа. Меня под свое руководство взял третий помощник капитана. Шаг за шагом он обучал меня, начиная с азов и заставляя наращивать темп так, чтобы к концу практики я мог-

ла выполнять его обязанности без особого вмешательства со стороны. Очень часто у нас проходили учения по судовым тревогам, ведь на пассажирском судне по-другому никак. Каждый день я отчитывалась перед своими наставниками о проделанной работе. Очень хотелось показывать хорошие результаты и не расстраивать их, чтобы они видели, что мне это все действительно важно. При этом соблазнов на судне было много – как-никак это пассажирский паром: то дискотеки, то еще какие-нибудь интересные мероприятия. Но я пришла туда не веселиться, а набираться опыта, поэтому совершенно спокойно ко всему этому относилась.

Благодаря работе экипажа, не жалевшего времени на обучение молодых специалистов, Евгения и Анастасия покинули паромы с бесценным грузом знаний, которые пригодились им и в дальнейшем обучении, и однозначно пригодятся им, когда они начнут свою профессиональную деятельность.



Евгения Корнева, капитан Рудольф Таттер и старший помощник Милда, паром «Princess Maria»

КУРСАНТЫ – БУДУЩЕЕ РОССИЙСКОГО ФЛОТА

К организации практики в «St. Peter Line» подходят основательно. Представители компании отлично понимают, что научиться всему необходимому, сидя в институте, невозможно, а потому стараются дать будущим специалистам как можно больше полезных практических навыков.

– Наша компания появилась шесть лет назад и уже тогда мы охотно брали практикантов на свои суда. Молодые курсанты – это будущее российского флота. К тому же нельзя не отметить и то, что практиканты нам действительно помогают. Стоит оговориться, что «St. Peter Line» предоставляет только учебную практику. Производственную практику мы можем проводить только при наличии у курсантов свидетельства вахтенного матроса или вахтенного моториста. Поэтому к нам на суда приходят в основном студенты 2-3 курсов. Обычно «St. Peter Line» одновременно предоставляет сразу 16 мест – по восемь человек на каждый борт. Из них четыре судоводителя и четыре судомеханика. По согласованию с факультетом, если желающих пройти практику очень много, мы составляем график, в соответствии с которым группы курсантов проходят практику по два месяца. Таким образом, за сезон мы успеваем взять на свои суда 48-50 человек, – рассказывает начальник отдела кадров «St. Peter Line» Константин Лобачевский. – После распределения курсанты прибывают на суда и проходят вводный инструктаж, а после сдают зачет. Вот тогда уже мы можем получить представление о способностях ребят. Плюс ежемесячно на судах проводится так называемый рейтинг среди курсантов. Все курсанты предупреждаются, что на борту судна за ними наблюдают, ведется полный контроль и учет. В большинстве своем они стараются выкладываться на 100%, но порой встречаются ребята, которые через какое-то время понимают, что экипажа много, и начинают филонить.

Жизнь практикантов на борту судна состоит из трех основных периодов. Четыре часа они проводят на палубе



Евгения Корнева: «Очень часто у нас проходили учения по судовым тревогам, ведь на пассажирском судне по-другому никак».

под руководством боцмана, выполняют все задания своими собственными руками, чтобы понять, насколько тяжел труд моряка. Им, как будущим руководителям, это знать необходимо. Следующие четыре часа они находятся на навигационном мостике, и еще четыре часа изучают всю документацию, которая находится на борту парома. У каждого студента на судне есть своя программа практики, которая расписана по времени и по задачам. Помимо всего прочего ребятам даются задания по теоретической подготовке, которые проверяются в форме зачета. И пока курсант не сдаст заданную тему, продвигаться в теории дальше он не сможет. А если за два месяца вы успели освоить только одну тему, то, естественно, ваша практика считается не пройденной. Так что для наших практикантов эта система служит дополнительным стимулом.

При приеме курсантов на практику мы в первую очередь оцениваем человека, а не его пол. У нас в компании не существует гендерной сегрегации. Кто пришел, успел и прошел – тот

и молодец. Экипажи наших судов тоже совершенно спокойно относятся к курсанткам, в какой-то степени они уже привыкли: каждый год к нам на практику приходит минимум одна-две девушки.

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА ТАНКЕР

Важную роль в становлении будущих помощниц капитана сыграла и практика после четвертого курса, которую девушки проходили в компании «Совкомфлот». Правда, здесь Евгения и Анастасия первопроходцами не стали – СКФ уже давно завоевала славу организации, которая не только регулярно обеспечивает курсантов практикой, но и с удовольствием принимает девушек на свои суда. Этот пункт даже закреплен в политике компании.

Долго искать судно для практики Анастасии Перегудовой не пришлось – девушка попала в целевую группу «Совкомфлота» и была обеспечена местом на одном из танкеров судоходной компании.

– Я проходила практику в компании «СКФ Юником» на судне «Liteyny Prospekt» с начала мая по конец сентября 2015 года. Там я сразу поняла, насколько сильно отличается специализация судна, и мне понадобилось какое-то время, чтобы привыкнуть и перестроиться после работы на судне типа Ro-Ro Pass. Помимо учебы, на танкере было много возможностей для саморазвития и занятий спортом. Совершенно не ощущалась тяжесть пребывания в замкнутом пространстве. Что касается питания, то тут все знают, что оно во многом зависит от повара, но мне не удалось в полной мере оценить кулинарные навыки нашего кока. Моя вахта начиналась в четыре и заканчивалась в восемь утра, поэтому завтрак я обычно пропускала, да и к обеду редко успевала проснуться. Следом шла вахта с четырех дня до восьми вечера. Поэтому основным приемом пищи для меня был ужин, на который повар с завидным постоянством готовил картошку в различных вариациях. И когда я списалась с судна, то уже видеть эту картошку не могла, – со смехом вспоминает Анастасия.

Евгения же пришла в СКФ самостоятельно и была поражена приветливым и теплым отношением представителей компании. В особенности после того, как она на собственном опыте успела убедиться, что многие судовладельцы не стремятся брать девушек на свои суда.

– После четвертого курса я решила попробовать поработать на судне другого типа и устроилась на практику в «Совкомфлот». Там меня приняли очень радушно, и сразу было видно, что я далеко не первая девушка, пришедшая на практику. Меня определили на танкер «Moskovsky Prospekt», который ходит по Европе. Самым непривычным моментом для меня стала специфика работы на танкере, которая, конечно же, отличается от работы на пароме. Это два совершенно разных мира: на танкере экипаж меньше, все внимание сосредоточено на погрузке, разгрузке. И если на пароме мы в первую очередь обеспечивали безопасность пассажиров, то на танкере в центре внимания оказалось само судно. Привыкать к этому мне пришлось до-



**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ
ПАО «СОВКОМФЛОТ»
СЕРГЕЙ ОТТОВИЧ ФРАНК:
«КОГДА Я НАЧИНАЛ СЛУЖБУ
В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ
ПАРОХОДСТВЕ, МОИМ
УЧИТЕЛЕМ БЫЛА АННА
ИВАНОВНА ЩЕТИНИНА,
ПЕРВАЯ В МИРЕ
ЖЕНЩИНА-КАПИТАН
ДАЛЬНОГО ПЛАВАНИЯ,
МЕЖДУ ПРОЧИМ. ДЛЯ НАС
ОНА БЫЛА СИМВОЛОМ
ЗНАНИЙ, ОПЫТА,
ПРОФЕССИОНАЛИЗМА.
КАК Я ПОСЛЕ ЭТОГО
МОГУ СКАЗАТЬ, ЧТО
ЖЕНЩИНА НЕ МОЖЕТ БЫТЬ
ПРОФЕССИОНАЛОМ?»**

статочно долго – около месяца. Часть практики была посвящена работам на палубе, другая часть – на мостике, где мы старались досконально изучить обязанности четвертого и третьего помощников. В общей сложности моя практика там длилась 4 месяца, – рассказывает Евгения. – К условиям проживания и работы на судне не было никаких претензий: всегда можно было воспользоваться спорт-каютой,

питание было сбалансированное, и повар всегда старался разнообразить наше меню. Связь с родными и близкими поддерживалась посредствомтовой связи или судовой почты, так что никакой грусти, дискомфорта и одиночества я там не испытывала. После этой практики я для себя решила, что начать свою карьеру хочу с танкерного флота.

«МЫ НЕ СТАВИМ ВОПРОС О ГЕНДЕРЕ»

Ситуация на российском рынке труда в сфере морского судоходства постепенно меняется: девушки медленно, но верно закрепляют свои позиции на судах торгового флота. И в этом им помогают судоходные компании, открыто заявляющие о том, что женщина может справляться с работой моряка ничуть не хуже мужчин. К числу этих компаний относится ПАО «Совкомфлот» – встретить девушек в экипаже у них можно практически на каждом судне.

– Сегодня на судах нашей компании работают женщины-моряки. Раньше, в Советском Союзе, брать женщин из-за тяжелой – физически тяжелой работы побоялись бы. Сегодня труд в море стал более комфортным: условия быта на судне резко отличаются от тех, что были раньше, – в лучшую сторону. На борту всё стало автоматическим, с тяжелыми объектами справляется техника. Если у женщины хорошие инженерные знания, если она понимает море и ветер – почему бы ей не пойти в моряки? У нас в парусном спорте много девушек, которые ничуть не хуже юношей. Многие женщины лучше справляются с автомобилями, чем мужчины; из женщин получаются хорошие лётчицы и космонавты, – отмечает генеральный директор, председатель Правления ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк. – Когда я начинал службу в Дальневосточном пароходстве, моим учителем была Анна Ивановна Щетинина, первая в мире женщина-капитан дальнего плавания, между прочим. Для нас она была символом знаний, опыта, профессионализма. Как я после этого могу сказать, что женщина не может быть профессиона-

лом? Мы в компании даже не ставим такой вопрос – о гендере. В основе всё равно лежит желание и интерес человека. Тем более, если женщина прошла одинаковые для всех критерии отбора, без поблажек – то почему мы должны отказывать? Со своей стороны, мы можем предложить нашим морякам хорошие условия труда, хорошие экономические условия. И мы постараемся сделать условия труда ещё более комфортными – улучшим питание, создадим более естественную обстановку на борту. О человеке в море должны побеспокоиться, и кто это сделает, если не мы?

– СКФ на постоянной основе сотрудничает со всеми морскими университетами, и ежегодно мы обеспечиваем курсантов местами для прохождения плавпрактики. Разумеется, их количество ограничено возможностями судна, но эта работа является для нас постоянным приоритетом. Мы начинаем работу с кадрами с детства, уделяя большое внимание поддержке детского и юношеского парусного спорта. При этом компания не забывает и о старшем поколении: нашим пенсионерам выплачиваются дополнительные средства, они участвуют в различных мероприятиях. Мы понимаем, что для сохранения и развития нашего кадрового потенциала необходимо работать со всеми возрастными группами моряков. К тому же наша компания гендерно толерантна, а потому не возникает проблем с обеспечением плавпрактикой и девушек-курсанток, – отмечает президент ПАО «Новошип» Юрий Цветков.

ЧТО ДЕЛАТЬ ПОСЛЕ ВЫПУСКА?

Сейчас Евгения и Анастасия уже выпустились из ГУМРФ и нисколько не жалеют о сделанном выборе. Анастасия, как участница целевой программы, будет работать на одном из судов компании «Совкомфлот» и сейчас ожидает распределения. Евгения же находится в поиске. Девушка поделилась своими планами о том, что если ей не удастся устроиться на танкер, она была бы не прочь попробовать себя в качестве члена экипажа одного из судов компании «St.Peter Line». Однако Константин

Лобачевский рассказал, что курсантов, только-только окончивших вуз, они раньше никогда на свои паромы не брали.

– Говоря о трудоустройстве, нельзя забывать, что наши суда – это пассажирский флот. А потому зайти на борт судна «Princess Maria» или «Princess Anastasia», только-только закончив академию, практически невозможно. Каждый кандидат, пытающийся попасть в нашу компанию, проходит очень жесткую аттестацию, сдает зачеты. Мало кто из молодых моряков обладает достаточным для этой работы опытом. При этом опять же, как и в случае с практикой, мы не обращаем внимания на пол кандидата. Если вы прошли все проверки, ответили на каверзные вопросы, то на судах «St. Peter Line» вам будут рады. Мы ценим специалистов, – говорит Константин Лобачевский.

Компания «Совкомфлот» наоборот старается работать с кадрами с юного возраста, присматриваясь к курсантам еще во время практики.

– Мы прекрасно понимаем, что нельзя обучиться всем тонкостям морского ремесла, сидя за партой. Как раз для этого и необходима плавпрактика. Мы приглашаем курсантов на свои суда, чтобы посмотреть на них во флотской обстановке, обучить, и наиболее талантливым из них впоследствии предлагаем работу, – рассказывает Юрий Цветков. – Безусловно, для такого предложения существует и ряд обязательных условий. Одним из них является знание английского языка, так как это международный язык общения на флоте. Мы набираем свои группы в университетах и внимательно следим за их успехами. Кроме того, компания приглашает выпускников, которые имеют хороший средний балл и положительно рекомендовали себя на практике. Таким людям мы предлагаем достойную зарплату и возможность построить карьеру на современных судах.

Стоит отметить, что в этом году проблемы с трудоустройством возникли у многих выпускников ГУМРФ.

– К сожалению, очень многие сокурсники после выпуска оказались не трудоустроенными. В целевой группе «СКФ Юником» оказалось восемь



**ПРЕЗИДЕНТ ПАО «НОВОШИП»
ЮРИЙ ЦВЕТКОВ:
«НАША КОМПАНИЯ
ГЕНДЕРНО ТОЛЕРАНТНА,
А ПОТОМУ НЕ ВОЗНИКАЕТ
ПРОБЛЕМ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ
ПЛАВПРАКТИКОЙ
И ДЕВУШЕК-КУРСАНТОК».**

человек. Сейчас они, включая меня, ждут, когда их определят на судно. Остальные постарались найти работу самостоятельно, но в итоге со всего потока только человек 20 точно знают, куда пойдут работать. Все остальные, как неприкаянные, до сих пор ходят по компаниям в поисках доступных вакансий, – рассказывает Анастасия Перегудова.

– У многих моих сокурсников даже нет рабочего диплома. Кому-то не хватило нужных документов, но в большинстве своем ребята просто не смогли набрать ценз, – говорит Евгения.

Во многом это связано с тем, что курсантам на полгода сократили сроки обучения. Те самые полгода, в которые раньше входила еще одна плавательная практика. Как итог, больше половины курса так и не смогли набрать двенадцатимесячный ценз и получить рабочий диплом. А без него путь в море для них закрыт. 



НИКОЛАЙ СУХАНОВ: «ГРАЖДАНСТВО ТУТ НИ ПРИ ЧЕМ»

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ УЧАСТВУЕТ В МЕЖДУНАРОДНОЙ БОРЬБЕ ЗА ПРАВА ТРУЖЕНИКОВ МОРЯ, А ПОТОМУ ЗА ПОМОЩЬЮ В РПСМ МОГУТ ОБРАТИТЬСЯ КАК РОССИЙСКИЕ, ТАК И ИНОСТРАННЫЕ МОРЯКИ. И РЕЧЬ ИДЕТ НЕ ТОЛЬКО ОБ ИНСПЕКТОРАХ ИТФ, РАБОТАЮЩИХ В ПОРТАХ РОССИИ, НО И ОБ ОРГАНИЗАЦИЯХ ПРОФСОЮЗА В РЕГИОНАХ. ТАК, НЕДАВНИЙ СЛУЧАЙ С СИРИЙСКИМ ЭКИПАЖЕМ СУДНА «ANTOINE», ПОПРОСИВШИМ ПОМОЩИ У РПСМ В ПОЛУЧЕНИИ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ, НАГЛЯДНО ЭТО ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ.

12 августа 2016 года в Дальневосточную региональную организацию Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ) обратились три члена экипажа теплохода «Antoine» (флаг Мальты, ИМО 9118329) с просьбой помочь получить зарплату за шесть месяцев и добиться репатриации обратно в Сирию. Попросить помощи в ДВРО РПСМ морякам посоветовали в посольстве Сирии в Москве, там же дали и все контактные данные.

Получив обращение, представители профсоюза оповестили инспекцию портового контроля (PSC) и наметили совместную проверку сразу после постановки судна к причалу. Помимо этого с портовыми властями был обговорен вопрос о задержании судна в случае подтверждения полученной информации. Профсоюз связался с агентом судна в порту Находка и попросил уведомить судовладельца о возможном задержании в случае невыплаты зарплаты морякам. Кроме того, председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов под-

ключил российские средства массовой информации, чтобы как можно шире осветить эту проблему.

«Antoine» прибыл из порта Нанкин, Китай, и встал к причалу в Находке 15 августа. На следующий день представители Российского профсоюза моряков посетили судно с проверкой. Инспекторам была предъявлена Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, в которой указан греческий судовладелец «Chekka Shipping SA». Кроме того, с экипажем судна (двумя ливийцами и 19 сирийцами) были заключены индивидуальные

контракты, подписанные мальтийской компанией «Faraj Navigation Ltd.» от имени судовладельца.

Согласно контрактам, заработная плата морякам должна была выдаваться ежемесячно наличными на борту, либо перечисляться семьям моряков в Сирию и Ливию. Члены экипажа объяснили, что в связи с военными действиями заработная плата не может перечисляться в банки Сирии и перечисляется в Ливан, откуда деньги доставляют семьям сирийских моряков.

Однако никаких ведомостей капитан морякам не предъявил, сколько получили семьи и когда – было неизвестно.

– Почти все члены экипажа подтвердили, что деньги семьи получают, за исключением трех моряков. Они, в свою очередь, сообщили, что судовладелец задолжал им порядка 13 350 долларов США, – говорит председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов.

Так, задолженность перед матросами: Абдель Карим Салманом составляла 4 550 долларов США, Мохамадом Суулейманом – 1 800 долларов США. Повару судна Кхалиду Главенжи компания задолжала 7 000 долларов США. Представитель «Chekka Shipping» Кристиана Глика предположила, что зарплата морякам не дошла из-за того, что «их банковские счета были заблокированы и на них невозможно было перевести деньги», добавив, что «компания, скорее всего, переведет деньги на другие их счета». Помимо погашения задолженности моряки требовали репатриацию в Сирию.

– На тот момент капитан и агент судна объяснили, что из России репатриация невозможна, так как оформление визы займет не меньше месяца. После переговоров с моряками мы пришли к выводу, что репатриацию трех членов экипажа можно осуществить в следующем порту захода в Южной Корее при условии, что компания погасит долг в период стоянки судна в Находке, – говорит Николай Суханов. – Мы предупредили судовладельца, что все замечания, выставленные при инспекции теплохода 16 августа, будут проверяться при отходе судна из порта.

Но несмотря на принятые меры, двое матросов прекратили работу до выполнения их требований. Повар же продолжил готовить еду и от бойкота отказался.

18 августа стало известно, что все три моряка покинули борт судна в надежде добиться репатриации из России.

Неоднократные переговоры с бастующими о том, чтобы вернуться на судно и ожидать деньги там, заканчивались неудачей. При этом моряки постоянно поддерживали связь с посольством Сирии в Москве.

– Пребывание моряков на берегу ограничивалось территорией порта Находка, так как их паспорта находились на судне у капитана, – подчеркнул Николай Суханов. – В связи со сложившейся ситуацией агент судна в срочном порядке занялся получением денег и оформлением документов для отправки моряков в Сирию.

19 августа на судно была доставлена вся сумма задолженности перед тремя членами экипажа. Бастующие на территории порта моряки сообщили, что они получают деньги вместе с билетами на самолет и всеми необходимыми документами на репатриацию.

– Выдача денег и документов проходила в присутствии представителей РПСМ, – говорит председатель ДВРО РПСМ. – Мы передали расписки в получении денег и билетов в портовый контроль инспектору Анатолию Шеваркову для оформления отхода судна из порта Находка.

Оба матроса и повар были отправлены в гостиницу и дожидались своего отъезда там, в то время как судно благополучно покинуло порт Находка 24 августа, как и было запланировано. Кроме того, благодаря работе представителей РПСМ

долги по зарплате получили не только трое обратившихся моряков, но и остальные члены экипажа. Общая сумма выплат составила порядка 150 000 долларов США. Моряки выразили огромную благодарность всем, кто принимал участие в решении их вопроса.

– Помощь РПСМ заключается в том, что профсоюз выступает представителем иностранных экипажей в нашей стране, оказывая им всяческую поддержку, выражая солидарность в борьбе за законные права моряков, и гражданство тут ни при чем, – говорит Николай Суханов. – Случай с судном «Antoine» еще раз продемонстрировал губительное воздействие удобного флага на моряков и судоходную отрасль. Несмотря на принятие Сводной Конвенции 2006 года и получение судовладельцами Декларации о выполнении трудовых стандартов, многие из них продолжают грубо нарушать права моряков, не выплачивая заработную плату и не выполняя свои обязательства по репатриации.

Заключение колдоговора с национальным профсоюзом является единственным гарантом защиты прав моряков, и высказывание отдельных судовладельцев о ненужности колдоговора явно показывает их нежелание выполнять условия международных конвенций.

Российский профсоюз моряков готов приложить максимум усилий по защите прав как российских, так и иностранных моряков, и показать солидарность с работниками морской отрасли по всему миру. 



Согласно контрактам, заработная плата морякам должна выдаваться ежемесячно наличными на борту, либо перечисляться семьям моряков.

РУССКО-ЯПОНСКИЕ ОТНОШЕНИЯ: КАКУЮ РОЛЬ В ИХ СТАНОВЛЕНИИ СЫГРАЛИ МОРЯКИ

НА ПРОШЕДШЕМ 2-3 СЕНТЯБРЯ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ВОСТОЧНОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ФОРУМЕ СОСТОЯЛАСЬ ВСТРЕЧА ЛИДЕРОВ РОССИИ И ЯПОНИИ, ГДЕ В ОЧЕРЕДНОЙ РАЗ БЫЛА ПРЕДПРИНЯТА ПОПЫТКА ДОБИТЬСЯ ПРОГРЕССА В ПЕРЕГОВОРАХ ПО ПРЕКРАЩЕНИЮ ДАВНЕГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО СПОРА И УКРЕПЛЕНИЮ ДВУСТОРОННИХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ. МЕЖДУ ТЕМ, ПЕРВЫЙ ОФИЦИАЛЬНЫЙ КОНТАКТ МЕЖДУ СТРАНАМИ, КАЗАЛОСЬ, ИМЕЛ ВСЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ДЛЯ УСТАНОВЛЕНИЯ ПРОЧНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ И ПОЛИТИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ. ОН СОСТОЯЛСЯ В 1792 ГОДУ ВО ВРЕМЯ РУССКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ В ЯПОНИЮ ПОД КОМАНДОВАНИЕМ АДАМА ЛАКСМАНА. НАШЕ СУДНО ВЕРНУЛОСЬ ДОМОЙ С ПОДАРКАМИ ОТ ЯПОНСКОГО БАКУФУ И ПИСЬМЕННЫМ РАЗРЕШЕНИЕМ НА ПРИХОД ОДНОГО РУССКОГО КОРАБЛЯ В НАГАСАКИ, ЕСЛИ РОССИЙСКАЯ ИМПЕРИЯ ХОЧЕТ ПРОДОЛЖАТЬ ПЕРЕГОВОРЫ С ЯПОНИЕЙ. ВО ВРЕМЯ ПРЕБЫВАНИЯ В СТРАНЕ ВОСХОДЯЩЕГО СОЛНЦА ОДИН ИЗ РУССКИХ МОРЯКОВ СКОНЧАЛСЯ. ОДНАКО ИМЕННО ЭТО ПОЗВОЛИЛО ЕМУ ВОЙТИ В ИСТОРИЮ – ЕГО МОГИЛА СТАЛА ПЕРВОЙ МОГИЛОЙ РОССИЙСКОГО ПОДДАННОГО НА ЯПОНСКОЙ ЗЕМЛЕ.

НЕВЕРОЯТНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ ЯПОНЦЕВ В РОССИИ

В 1783 году у берегов Аляски на острове Амчитка произошло крушение сбившегося с курса японского судна «Синсё-мару», гружёного рисом и другими товарами, под командованием Дайкокуя Кодаю. Команда японского судна встретилась там с русскими промышленниками, занимавшимися

заготовкой пушнины. Вместе им пришлось построить судно взамен русского корабля, разбившегося о скалы, и предпринять морской поход до Охотска. Оттуда они были направлены сначала в Якутск, а затем в Иркутск. В попытках вернуться домой японцы испрашивали разрешения у иркутского губернатора, но получили отказ. Благодаря посредничеству российского учёного и путешественника Кирилла (Эрика) Лаксмана, которого моряки встретили в Иркутске, им удалось добраться до Петербурга.

Позже Дайкокуя Кодаю удалось удостоиться личной аудиенции у Екатерины II 28 июня 1791 года и получить разрешение покинуть Россию, для чего даже был издан специальный указ «Об установлении торговых сношений с Японией». Именно эта доставка выживших после скитаний японцев на родину послужила поводом для отправки в 1792 году экспедиции в Японию под командованием Адама Лаксмана и установления первого официального контакта между двумя странами.

ПУТЕШЕСТВИЕ К ВОСТОЧНОМУ СОСЕДУ

Экспедиция 1792 года стала первым официальным российским посольством в Японию. Основной целью было вернуть на родину трёх японских моряков, потерпевших кораблекрушение у берегов Российской империи и, пользуясь случаем, завязать с Японией торговые отношения.

Галиот «Екатерина» с тремя выжившими японскими моряками – Исокити, Коичи и Дайкокуя Кодая – бросил якорь в одной из гаваней земель Нэму-ро острова Хоккайдо.

По рассказам самого Кодая, мы знаем о составе посольства: особый посол Адам Лаксман, капитан галиота «Екатерина» Василий Ловцов, переводчик Егор Туголуков. Одиннадцать человек мы знаем по именам, «кроме того, десять мелких чиновников, восемнадцать матросов и трое потерпевших кораблекрушение. Всего на корабле – сорок один человек».

Из 18 моряков пятнадцать были непосредственно матросами, а трое – солдатами. Известны и зарплаты членов экипажа. Согласно документам, Адам Лаксман получил 1500 рублей, капитан Ловцов – 800 рублей, в то время как каждый из матросов получил всего лишь по 68 рублей. Надо сказать, что, хотя в этих ведомостях указан даже лекарский ученик с оплатой в 80 рублей, корабельный священник в них отсутствует. Это в равной мере может быть как свидетельством незначительности экспедиции, так и мерой предосторожности, принятой российской стороной, осведомлённой о строжайшем запрете христианства в Японии.

Согласно отчёту, написанному самим Адамом Лаксманом по возвращении на родину, галиот «Екатерина» прибыл в Нэму-ро 9 октября 1792 года (20 октября по новому стилю). Официальные переговоры с японской стороной начались далеко не сразу, поэтому члены экспедиции приняли решение остаться на зимовку и занялись подготовкой зимнего лагеря. Его возвели примерно в ста метрах от японских жилищ. Ко второй декаде ноября жилища для офицеров и бараки для нижних чинов были готовы, и, за исключением нескольких часовых, оставленных на судне, экипаж переместился на сушу.

С этого момента и до конца мая следующего года, когда посольство переместилось в Мацумаэ для переговоров с полномочным послом сёгуната, более полугода сорок русских жили среди японцев и айну.

11 апреля 1793 года, или, по григорианскому календарю, 22 апреля, во время зимовки посольства Адама Лаксмана возле Нэму-ро, один из русских моряков скончался от болезни на японской земле. Его звали Семён, фамилия же до сего дня достоверно определена не была (в оригинале *セミヨーン某*, дословно – Semyon Soregashi, «Семён некий» или «некто Семён»). Известно только, что моряк входил в число 15 матросов судна.

В дневнике Лаксмана об этом скупое упоминание лишь одна запись: «11 числа поутру помер в цынготной болезни матроз». Имя умершего не упомянуто, и следующая запись гласит: «всех же больных в оной болезни во все весеннее время до 15 человек находилось, чего для и никакого байдарию разъезду за осмотром к описанию поблизости лежащих мест исполнить не было возможности». «Байдари» – небольшие судёнышки из шкур животных, широко используемые на Курильских и Камчатских островах. Очевидно, что препятствия в выполнении основных задач экспедиции были приоритетнее, чем смерть несчастного матроса.

От цинги скончался не только Семён. Один из соратников Кодая, по имени Коичи, умер 30 апреля. Так, на хоккайдской земле, после десяти лет скитаний на чужбине, оборвалась его жизнь сразу же по возвращении на Родину. Положение заболевших осложнялось тем, что японцы о цинге не знали, а единственный доктор в самой русской экспедиции был «учеником лекаря» с зарплатой немногим больше, чем у матросов. Вполне вероятно, что он вряд ли мог предоставить должное лечение.

МОГИЛА НЕИЗВЕСТНОГО МОРЯКА

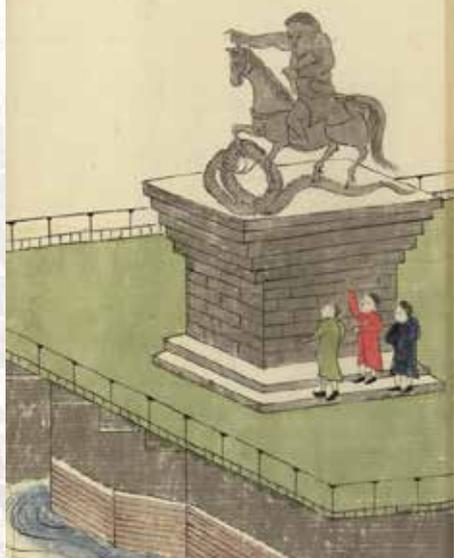
Высадка первого официального российского посольства важна не только своими последствиями, повлиявшими на развитие отношений между странами, но также и тем, что могила погибшего на японской земле матроса Семёна стала первой документально зафиксированной русской могилой в Японии.

На могиле Семёна было установлено надгробие с вырезанной надписью на русском языке. Упоминание об этой надписи имеется в знаменитом труде Василия Головнина, содержавшегося в плену на острове Эдзо (нынешнем Хоккайдо) с 8-го по 10-й годы эры Бунка (с 1811 по 1813 гг.): «Записки флота капитана Головнина о приключениях его в плену у японцев», написанного им по возвращении на родину. В «Записках» говорится: «Потом явилась к нам для перевода эпитафия, вырезанная штурманом Ловцовым подле местечка Немуро на дереве, под которым похоронено тело умершего от цинги команды его матроза во время зимования в том месте Лаксмана; это дело кончано было в час, потому что Японцы без сомнения, имея уже перевод от самого Лаксмана, тотчас увидели сходство с нашим и успокоились».

Ещё одно – ответственное – свидетельство существования этой надписи хранится в семействе Имаидзуми – потомков Кацурагавы Хосю (автора «Кратких вестей...») – первого в Японии научного произведения о Российской империи). Это копия надписи с самого надгробия. В труде Имаидзуми Гэнкити «Люди семьи Кацурагава» имеется такая запись: «[надпись на могиле русского матроса] прикреплена в «Альбом странных знаков». Это призрачная копия, на которой видны иностранные буквы. Надпись очень вытянута в высоту: два сяку, один сун и пять бу (приблизительно 65 см), в ширину же – три суна и пять бу



Медный всадник и русский офицер глазами японца



(приблизительно 10,5 см). Изображение нанесено на весьма плотную японскую бумагу. Вертикально расположенные годовые кольца дерева сильно затрудняют прочтение надписи».

Надпись и в самом деле читается с огромным трудом. И дело тут не в том, что буквы были вырезаны неглубоко, или их копирование производилось неумело, а в неумолимом течении времени, которое дождями и ветрами, принесёнными с далёкого Охотского моря, отполировало надгробие и истёрло надпись, оставляя лишь узор годовых колец дерева.

Головнин утверждает, что надпись эта вырезана капитаном Ловцовым, хотя и неясно, на основании чего он делает такой вывод – в самой надписи имя Ловцова не упоминается. В записках Адама Лаксмана о могиле не сказано ни слова. Скорее всего Головнин тоже видел не само надгробие, а приличную копию надписи с него, возможно – просто аккуратно срисованные от руки символы. Однако на тот момент с визита Лаксмана прошло лишь чуть менее 20 лет и среди старожилых тех мест ещё вполне могли быть непосредственные свидетели событий.

Таким образом, расшифровка надписи производилась уже по меньшей мере четыре раза. Если полагаться на свидетельство Головнина, то в первый раз Лаксманом, затем самим Головниным. В третий раз – Имаидзуми

Гэнкити, и последний раз – профессором Мураяма Ситиро. В своей работе профессор Накамура приводит такую интерпретацию надписи:

СТРОКА	ТЕКСТ
1	1793 ГОДА АПРЕЛЯ
2	11 ДНЯ БЫВШЕЙ ВЪ
3	ЯПОНСКОЙ ЕКСПЕ
4	ДИЦИИ МАТРОЗЪ
5	СЕМЕНЪ МАХОТИ
6	НЪ ЦЫНГОТНЮ
7	БОЛЪЗНИЮ ВОЛЕЮ
8	БОЖИЕЮ ПОМРЕ
9	КОТОРОИ НА СЕМЪ
10	МЕСТЕ И ПОГРЕБЕ
11	НЪ ПО НЕИМИНИЮ
12	СЩЕННИКА БЕЗ ВСЯ
13	КАГО ПОДОБНО ПРИ
14	ЛИЧНАГО ХРИСТИ
15	АНСКАГО ОБРЯДА

Здесь видно, что фамилия скончавшегося от болезни матроса, согласно профессору Накамура, «Махоти». Хотя, например, профессор Мураяма трактует её как «Мартин», тогда как по предположению переводчика, фамилия могла бы быть «Махотин». Господин Имаидзуми предложил читать её как «Малотин».

Общий смысл надписи мог быть примерно таков:

«11 апреля 1793 года бывший в японской экспедиции матрос Семён Махоти Божьей Волею помер от цин-

готной болезни, который на сём месте и погребен по неимению священника без всякого подобающего приличию христианского обряда».

На русских кладбищах, которые в наше время расположены в Нагасаки и Хакодате, над могилами поставлены разных размеров каменные надгробия. В сравнении с ними, самая первая надгробная плита, оставленная русскими в память о несчастном матросе по имени Семён, выделяется предельной простотой. На ней отсутствует даже возраст покойного.

ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

Несмотря на трагическую гибель участников экспедиции, Лаксману удалось добиться от японцев привилегии, которой пользовались до того времени только голландцы — права посещать гавань Нагасаки. Однако спустя девять лет при попытке предъявить соответствующий документ в Нагасаки, российский посол Николай Резанов был встречен длинной депешей от сёгуна, в которой говорилось, что Япония закрыта для торговли с внешним миром, поэтому российская экспедиция должна покинуть порт. Тем не менее, это был один из первых шагов на пути непростых дипломатических отношений между державами. За эти 300 лет, что страны знают о существовании друг друга, они прошли через ряд конфликтов, затрагивающих территориальные интересы в Тихоокеанском регионе. И хоть это были непростые времена, сегодня дипломаты и правительства обеих стран ищут пути компромисса. Будем надеяться, что согласованные и разумные действия по выработке мирного решения во имя лучшего будущего возобладают над политическими амбициями.

Р. С. Японских моряков, побывавших в России, по возвращении на родину подробно расспросили о далёком северном соседе. По их рассказам была составлена рукопись Kankai ibun («Удивительные сведения об окружающих [Землю] морях») с оригинальными иллюстрациями. Мы приводим некоторые из них, демонстрирующие, какой японцы того времени увидели Российскую империю. 📍



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА, КАК НАС НАЙТИ, ЧТОБЫ ПОЛУЧИТЬ ПОМОЩЬ



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6 А, стр. 1, 4-й этаж.
Тел.: (499) 151-24-78,
151-24-90,
факс: (495) 234-43-68
Почтовый адрес: 125315,
Москва, а/я 61

**Председатель Федерации
СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

**Председатель профсоюза
СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич
Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6 А, стр. 1, 4-й этаж.
Тел.: (499) 151-24-78,
151-24-90, (495) 229-91-19,
факс: (495) 234-43-68
E-mail: union@sur.ru
Почтовый адрес: 125315,
Москва, а/я 61

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

**Председатель ЦС профсоюза
СИРОТЮК** Валентин
Михайлович
109004, Москва, Земляной вал, д. 64, стр. 2, к. 324
Тел./факс: (495) 915-80-58

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПА)

**Председатель профсоюза
КОЗАРЕНКО** Василий
Васильевич
198035, г. Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 11, оф. 2
Тел./факс: (812) 490-97-74,
моб.: (911) 966-12-56
E-mail: ktprim@mail.ru

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная
организация

**Председатель профсоюза
ПАРШЕВ** Павел Юрьевич
183038, Мурманск,
ул. Шмидта, д. 43
Тел./факс: (8152) 28-81-51
E-mail: pav7222@yandex.ru

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

**Председатель
ЧЕРНЕНКО** Ирина
Николаевна
298312, Республика Крым,
г. Керчь, ул. Кирова, 28
Тел./факс: (365 61) 2-25-07,
(365 61) 3-93-05
E-mail: irinachernenko@mail.ru

КАМЧАТСКАЯ

региональная организация
Петропавловск-Камчатский,
пл. Щедрина, д. 1
Тел./факс: +7(415) 43-40-42.
E-mail: kamchatka@sur.ru
Почтовый адрес: 683004,
г. Петропавловск-Камчатский,
а/я 12

АРКТИЧЕСКАЯ

территориальная организация
**Председатель Совета
КЛИНДУХОВ** Петр Николаевич
Мурманск, Флотский проезд,
д. 3, кв. 1.
Тел./факс: (8152) 42-28-60,
42-28-15
E-mail: murmansk@sur.ru
Почтовый адрес: 183012,
г. Мурманск, а/я 123

СЕВЕРНАЯ

региональная организация
**Председатель Совета
КРАСНОШТАН** Александр
Анатольевич
163061, Архангельск,
пр. Ломоносова, д. 58,
корп. 1 стр. 1.
Тел./факс: (8182) 63-72-60

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ

региональная (территориальная)
организация

**Председатель Совета
СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич
Санкт-Петербург, ул. Двинская,
д. 10/2, 7-й этаж.
Тел./факс: (812) 714-95-65.
E-mail: petersburg@sur.ru
Почтовый адрес: 198035,
г. Санкт-Петербург,
а/я 210

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

**Председатель профсоюза
КАБАНОВ** Владимир
Александрович
Санкт-Петербург, ул. Двинская,
д. 10, кор. 2, оф. 10-Н, лит. «А»
Тел./факс: (812) 380-70-52,
моб.: (911) 947-03-37
E-mail: unionpilots@mail.ru
Почтовый адрес: 198035,
Санкт-Петербург, а/я 8

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ

региональная организация
**Председатель Совета
ДРОБАХИН** Николай
Михайлович
Астрахань, ул. Краснова,
д. 31
Тел./факс: (8512) 58-55-97
Почтовый адрес:
414016, г. Астрахань,
а/я 2

«ЮГМОР»

Территориальное объединение
организаций профсоюзов
Юга России
**Председатель
координационного совета
ПОПОВ** Николай Яковлевич
353900, Новороссийск,
ул. Победы, д. 16 Б
Тел./факс: (8617) 61-18-05,
61-38-44.
E-mail: ugmor@nvrsk.ru



ITF В РОССИИ

ITF координатор

ФИШОВ Сергей Алтерович
198035, Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 10/2,
7-й этаж, оф. 725
Тел./факс: (812) 718-63-80,
моб.: +7 911 096 93 83
E-mail: fishov_sergey@itf.org.uk

ITF инспектор

ОСИЧАНСКИЙ Петр Иванович
690019, Владивосток,
ул. Стрельникова, д. 3А
Тел./факс: (4232) 512-485,
моб.: +7 914 790 6485
E-mail: osichansky_petr@itf.org.uk

ITF инспектор

АНАНИНА Ольга Федоровна
353900, Новороссийск,
Набережная им. адмирала
Серебрякова, д. 15/2,
Международный центр
моряков, офис 32, 3 эт.
Тел./факс: +7 (8617) 612-556,
моб.: +7 988 762 12 32
E-mail: ananina_olga@itf.org.uk

ITF инспектор

МАМОНТОВ Вадим
Владимирович
236039, Калининград,
ул. Серпуховская, д. 30, офис 1.
Тел./факс: (4012) 65-63-72,
65-68-40,
моб.: +7 906 238 68 58
E-mail: mamontov_vadim@itf.org.uk

ITF Инспектор

ПАВЛОВ Кирилл Игоревич
198035, Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 10/2,
7-й этаж, офис 725.
Тел./факс: (812) 718-63-80,
моб.: +7 911 929 04 26
E-mail: pavlov_kirill@itf.org.uk





АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6А, стр. 1, 4-й этаж
Тел.: (495) 229-91-19,
факс: (495) 234-43-68
E-mail: union@sur.ru
Почтовый адрес: 125315,
г. Москва, а/я 61

ПРИЕМНАЯ РПСМ

в Санкт-Петербурге
Санкт-Петербург, ул. Двинская,
д. 10, корп. 2, 7-й этаж
Тел./факс: (812) 714-95-65
E-mail: petersburg@sur.ru

Председатель

СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич

Первый заместитель председателя

КОВАЛЬЧУК Игорь Васильевич

Заместитель председателя

ИВАНОВ Вадим Геннадьевич

АРКТИЧЕСКАЯ

региональная организация

Председатель Совета

КЛИНДУХОВ Петр Николаевич

Мурманск, Флотский проезд,
д. 3, пом. 1

Тел./факс: (8152) 42-28-60

E-mail: murmansk@sur.ru

Почтовый адрес: 183038,

г. Мурманск, а/я 123

БАЛТИЙСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета,

заместитель

председателя РПСМ

БОДНЯ Александр Михайлович

Санкт-Петербург,

ул. Двинская, д. 10,

корп. 2, 7-й этаж

Тел./факс: (812) 251-18-07

E-mail: spb@sur.ru

Почтовый адрес: 198035,

г. Санкт-Петербург, а/я 8

АЗОВО-ДОНСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

ГЛУШАК Леонид Александрович

Ростов-на-Дону,

ул. Социалистическая,

д. 184, 3-й этаж, оф. 3

Тел./факс: (8632) 63-39-12

E-mail: rostov@sur.ru

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

региональная организация

Председатель Совета,

заместитель

председателя РПСМ

СУХАНОВ Николай Михайлович

Находка, ул. Ленинская, д. 2, оф. 10

Тел./факс: (42366) 5-51-44,

5-61-00

E-mail: nakhodka@sur.ru

КАЛИНИНГРАДСКАЯ

региональная организация

Председатель Совета

МАМОНТОВ Вадим

Владимирович Калининград,

ул. Серпуховская, д. 30, оф. 1

Тел./факс: (4012) 65-63-72,

65-68-40

E-mail: kaliningrad@sur.ru

КАРЕЛЬСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

ДАВИДЕНКОВ Михаил

Михайлович

Петрозаводск, ул. Ригачина,

д. 8, офис 1

Тел.: (8142) 57-58-56,

факс: (8142) 57-73-10

E-mail: petrozavodsk@sur.ru

Почтовый адрес: 185005,

г. Петрозаводск, а/я 105

СЕВЕРНАЯ

региональная организация

Председатель Совета

КРАШНОШТАН Александр

Анатольевич

Архангельск, пр. Ломоносова,

д. 58, корп. 1, стр. 1

Тел./факс: (8182) 63-72-60

E-mail: srprpsm@gmail.com

ТИХООКЕАНСКАЯ

региональная организация

Председатель Совета

ЗАДОЯНОВ Николай Григорьевич

Владивосток, ул. Алеутская, д. 15

Тел./факс: (4232) 49-54-06

E-mail: vladivostok@sur.ru

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

БЕЛЯКОВ Алексей Юрьевич

Новороссийск, ул. Кутузовская,

д. 17 Тел./факс: (8617) 67-00-19,

61-45-59

E-mail: novorossiysk@sur.ru

Почтовый адрес: 353907,

г. Новороссийск, а/я 117

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

АНОХИН Вячеслав Сергеевич

Самара, ул. Горького, д. 82, оф. 18

Тел./факс: (846) 221-24-11

E-mail: samara@sur.ru

Почтовый адрес: 443099,

г. Самара, а/я 2969

ЮЖНАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

ПОПОВ Николай Яковлевич

Новороссийск, ул. Победы,

д. 16Б

Тел./факс: (8617) 61-38-44,

61-18-05

E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

МОСКОВСКАЯ

первичная профсоюзная

организация плавсостава РПСМ

Председатель профкома

КНЯЗЕВ Андрей Евгеньевич

Москва, Большой Коптевский

проезд, д. 6А, стр. 1, 4-й этаж

Тел.: (495) 229-91-19

факс: (495) 234-43-68

E-mail: moscow@sur.ru

Почтовый адрес: 125315,

г. Москва, а/я 61

КАМЧАТСКАЯ

первичная профсоюзная

организация РПСМ

Петропавловск-Камчатский,

пл. Щедрина, д. 1

Тел./факс: +7(415) 43-40-42

E-mail: kamchatka@sur.ru

Почтовый адрес: 683004,

г. Петропавловск-Камчатский,

а/я 12

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО

РПСМ

в г. Нижний Новгород

Представитель

ГОРИН Сергей Вениаминович

Тел./факс: +7 831 422 02 60,

моб.: +7 920 257 94 24

ППОМ Г. СЕВАСТОПОЛЬ РПСМ

Председатель

БОЕВ Артем Геннадьевич

Севастополь, пр. Нахимова,

д. 15, офис 14.

Тел./факс: (8692) 54-43-16

E-mail: sevastopol@sur.ru

КРАСНОДАРСКОЕ

региональное общественное

учреждение «Центр информации

и аналитики РПСМ»

Директор

ЕРЕМЕЕВ Андрей Михайлович

Новороссийск, наб.

им. адм. Серебрякова, д. 15

(Международный центр

моряков)

Тел./факс: (8617) 61-33-55

E-mail: cia@sur.ru

Почтовый адрес:

353922, г. Новороссийск,

а/я 439



БИБЛИОТЕКА РПСМ ПОПОЛНИЛАСЬ

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ ИЗДАЛ УЧЕБНИК «УПРАВЛЕНИЕ СОЦИАЛЬНО-ТРУДОВЫМИ ОТНОШЕНИЯМИ В СУДОВЫХ ЭКИПАЖАХ» ЗА АВТОРСТВОМ ЗАВЕДУЮЩЕЙ КАФЕДРОЙ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ И БУХУЧЁТА ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА ИМ. АДМИРАЛА С. О. МАКАРОВА ЕЛЕНА ЛАВРЕНТЬЕВОЙ. УЧЕБНИК ПРЕДНАЗНАЧЕН ДЛЯ КУРСАНТОВ (СТУДЕНТОВ) ВЫСШИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ, ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО СПЕЦИАЛЬНОСТИ «СУДОВОЖДЕНИЕ», «ЭКСПЛУАТАЦИЯ СУДОВЫХ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УСТАНОВОК» И «ЭКСПЛУАТАЦИЯ СУДОВОГО ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ И СРЕДСТВ АВТОМАТИКИ». КНИГА ВОШЛА В БИБЛИОТЕКУ РПСМ.



Учебник посвящён управлению социально-трудовыми отношениями в коллективах морских и речных судов в соответствии с международными и национальными требованиями. Он содержит не только теорию, но и практические ситуации по реализации Сводной конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC-2006). Рецензентами выступили д-р экономических наук, профессор, завкафедрой Антикризисного управления предприятием и персоналом ГУМРФ им. адмирала Макарова Галина Курошева, к-т экономических наук, директор по судоходству «Национальной палаты судоходства» Анна Исаева и к-т технических наук, а также председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков.

На страницах учебника Елена Лаврентьева выразила благодарность Российскому профсоюзу моряков за помощь в его издании.

Книга состоит из девяти глав и приложения. В ней рассматриваются теоретические основы управления социально-трудовыми отношениями, международное регулирование этих отношений и контроль за соблюдением выполнения международных трудовых норм, вопросы оплаты труда моряков. Отдельной главой рассматривается коллективно-договорная система социально-трудовых отношений на водном транспорте, рассматриваются все нюансы трудовых договоров моряков и речников.

Автор рассматривает не только правила и условия труда на судах, но и уделяет внимание отдыху работников судовых экипажей. Например, в главе V подробно говорится о рабочем време-

ни и времени отдыха, какова максимальная продолжительность работы при круглогодичном плавании на морских путях между двумя периодами отдыха на берегу, максимально допустимая продолжительность ежедневной работы, включая время несения вахты, выполнение наряду со своими обязанностями работы за недостающего по штату члена экипажа и дополнительных работ. Также подробно разъясняется, как правильно вести учет рабочего времени, включая работу в выходные и нерабочие праздничные дни, как отпуск плавсостава регулируется международным и национальным законодательством. Будущим морякам полезно знать, как происходит репатриация, при каких обстоятельствах расходы по репатриации несет судовладелец, а при каких – сам моряк. Рассматривается порядок репатриации моряков в Россию, когда они остаются на территории иностранного государства без средств к существованию.

Подробно разобран вопрос, который в первую очередь волнует любого работника – оплата труда. В учебнике описаны различные виды и системы получения зарплаты, международные и национальные требования по оплате труда экипажей судов, виды компенсаций в случае гибели судна. В этой же главе рассматривается другой животрепещущий вопрос – питание и столовое обслуживание экипажей.

Еще один значимый раздел – «Социальное обеспечение работников плавающего состава судов морского и речного флота». В нем говорится, что входит в понятие «Обязательное социальное страхование», виды страховых

случаев и страхового обеспечения, пособий и компенсаций, система пенсионного обеспечения и многое другое, что важно знать моряку.

Кроме этого, кадетам будет полезно посмотреть приведённые в конце учебника образцы различных документов: примерную форму трудового договора для работы на судах под российским флагом, коллективный договор судоходной компании, свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

К учебнику прилагается диск, так что его всегда можно иметь под рукой в электронном варианте.

Как говорит сама Елена Лаврентьева, учебник разработан специально для судоходной отрасли, поэтому он пригоден для любых морских учебных заведений. Однако наличие учебника в библиотеках остаётся на усмотрение вузов.

– Учебник разработан для всех плавспециальностей. Более того, он нацелен на конвенционную подготовку плавсостава. Этот учебник отражает требования, выдвигаемые Конвенцией о труде в морском судоходстве. А дисциплина, отражённая в названии книги, рекомендуется для всех учебных заведений, которые готовят плавсостав, – рассказала Елена Лаврентьева.

Отметим, что в библиотеке РПСМ уже есть одно издание – книга Хафиса Шахмаматьева «Катастрофа не исключалась», которая вышла в 2015 году. Российский профсоюз моряков намерен продолжить пополнять свою библиотеку. В неё могут войти не только учебные издания, но и художественная литература, мемуары, биографии. 



**РОССИЙСКИЙ
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ**

25 ЛЕТ
В ЕДИНОЙ КОМАНДЕ



FULL
SPEED
AHEAD!

