МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ВЕСТНИК

№2
(161) 2026

MARITIME UNIONS HERALD

РАСШИРИТЬ ГЕОГРАФИЮ ВЛИЯНИЯ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА ДОКЕРОВ

EXPAND GEOGRAPHY OF INFLUENCE OF THE DOCKERS' UNION OF RUSSIA

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ

© Designed by Freepik

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:

СУХОРУКОВ Ю. Ю., председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта; председатель Российского профессионального союза моряков

ПАВЛОВ И. Н., заместитель председателя РПСМ

ГУЛЯЕВ С. С., и. о. председателя ЦС Российского профсоюза работников морского транспорта

КОЛЯДИНЦЕВ М. С., председатель Российского профсоюза докеров

КАБАНОВ В. А., председатель Межрегионального профсоюза лоцманов

Редакция:

Наталья КУЛИКОВА, главный редактор

Информация: **Егор МОНАКОВ,** Наталья Куликова

Дизайн, верстка: **Анастасия КОЛЕСНИКОВА**

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.
Подписан в печать: 29.04.2026

Адрес редакции:

198035, Санкт-Петербург, Двинская ул., д. 10, корп. 2, 7 эт.
Тел.: +7 (812) 718-63-82, +7 (812) 714-95-02, тел./факс: +7 (812) 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 экз. Распространяется бесплатно.

16+

MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION JOURNAL

Editorial team:

Y. SUKHORUKOV, President of the Maritime Transport Workers' Federation of Russia, SUR President

I. PAVLOV, SUR Vice President

S. GULYAEV, Acting Chair of the Central Council of the Maritime Transport Workers' Union of Russia

M. KOLYADINTSEV, President of the Dockers' Union of Russia

V. KABANOV, President of the Interregional Pilots' Union

Editorial office:

Natalia KULIKOVA, Editor-in-Chief

Information: **Egor MONAKOV,** Natalia Kulikova

Design and layout **Anastasia KOLESNIKOVA**

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required.
Signed to print on: 29.04.2026

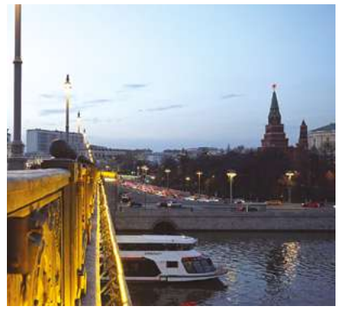
Editorial address:

7th floor, 10/2 Dvinskaya st., St. Petersburg, 198035
Tel.: +7 (812) 718-63-82, +7 (812) 714-95-02, Tel./fax: +7 (812) 718-63-82
E-mail: bulletin@sur.ru

The journal is registered by the Russian Federation Ministry of Press, Broadcasting and Mass Media. Certificate PI No. 77-12041 dated 11.03.2002.
Run of 3,000 copies. Distributed for free.

В НОМЕРЕ
IN ISSUE

© Designed by Freepik



БЛАГОДАРНОСТЬ
GRATITUDE
6–7
РПСМ получил благодарность от матери моряка Алексея Галактионова, раненного в результате атаки на судно Eternity C

The Seafarers' Union of Russia Received a Letter of Thanks from the Mother of Aleksey Galaktionov, a Seafarer Wounded in the Attack on the m/v Eternity C

ПРОФФРОНТ
TRADE UNION FRONT
8–14
Совет РПСМ: нужно действовать слаженно и конструктивно реагировать на любые возникающие вызовы

SUR Council: It is Necessary to Act in a Coordinated Manner and Respond Constructively to Any Challenges that Arise

ПРОФФРОНТ
TRADE UNION FRONT
15–21
Расширить географию влияния Российского профсоюза докеров

Expand Geography of Influence of the Dockers' Union of Russia

МОЛОДЕЖЬ
YOUTH
22–27
Жить в ритме нон-стоп

Living a Non-Stop Rhythm

ПДНВ
STCW
30–34
Морская профессия стремительно эволюционирует

The Maritime Profession is Rapidly Developing

МНЕНИЕ
OPINION
40–49
О бедном «светиле» замолвите слово

Put in a Good Word for the Poor "Luminary"

9 апреля 2026 года в Москве правоохранительными органами был проведен обыск в помещениях, которые занимают Конфедерация труда России (КТР), Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) и Федеральный профсоюз авиационных диспетчеров (ФПАД). С заявлениями КТР и ФПАД можно ознакомиться на официальных сайтах организаций — **ktr.su** и **fpadrus.ru** соответственно.

ЗАЯВЛЕНИЕ

РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ

9 апреля 2026 года правоохранительными органами был проведен обыск в помещениях, занимаемых Российским профессиональным союзом моряков в Москве по адресу: Большой Коптевский проезд, д. 6.

Согласно предъявленному постановлению, обыск проводился в рамках уголовного дела, возбужденного по заявлению Московской первичной профсоюзной организации ФПАД к Федеральному профсоюзу авиадиспетчеров по ст. 159 УК РФ о мошенничестве на сумму 52 тыс. рублей. Текст постановления не давал правовых оснований для проведения каких бы то ни было следственных действий в офисе РПСМ.

Тем не менее следственные мероприятия в офисе РПСМ продолжались более девяти с половиной часов. Был составлен протокол обыска, произведено изъятие ряда документов, компьютеров и электронных носителей информации.

Одновременно с этим на ряде сомнительных интернет-ресурсов и телеграм-каналов появилась информация, что якобы причиной обысков в РПСМ могло быть участие в деятельности Международной федерации транспортных рабочих (МФТ), признанной нежелательной на территории России.

В этой связи РПСМ заявляет, что, как и другие российские профсоюзы, выполняя требования российского законодательства, прекратил членство в указанной международной организации.

Несмотря на эти события, РПСМ и его первичные и территориальные организации продолжают свою деятельность по защите трудовых прав и интересов российских моряков.

РПСМ намерен предпринять предусмотренные законодательством действия по защите от неправомерных действий правоохранительных органов и в отношении средств массовой информации, допускающих публикации, содержащие непроверенную и недостоверную информацию об РПСМ.

Для получения информации и официальных комментариев обращайтесь по электронной почте

union@sur.ru

On April 9, 2026, law enforcement agencies conducted a search in Moscow of the premises occupied by the Confederation of Labor of Russia (KTR), the Seafarers' Union of Russia (SUR), and the Federal Trade Union of Air Traffic Controllers (FPAD). Statements from KTR and FPAD can be found on the organizations' official websites — **ktr.su** and **fpadrus.ru**, respectively.

STATEMENT

FROM THE SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

On April 9, 2026, law enforcement agencies conducted a search of the premises occupied by the Seafarers' Union of Russia in Moscow at 6 Bolshoy Koptevsky Proezd.

According to the warrant presented, the search was conducted as part of a criminal case initiated by the Moscow primary trade union organization of the FPAD against the Federal Trade Union of Air Traffic Controllers under Article 159 of the Criminal Code of the Russian Federation for fraud in the amount of 52,000 rubles. The text of the warrant did not provide legal grounds for any investigative actions at the SUR office.

Nevertheless, investigative actions at the SUR office were lasting more than nine and a half hours. A search record was drawn up, and a number of documents, computers, and electronic storage media were seized.

Concurrently, information appeared on several dubious internet resources and Telegram channels that the searches at the SUR could have been due to participation in the activities of the International Transport Workers' Federation (ITF), which activities had been deemed undesirable in Russia.

In this regard, the SUR states that, like other Russian trade unions, it has terminated its membership in this international organization in compliance with Russian law.

Despite these events, the SUR and its local and regional organizations continue their activities to protect the labor rights and interests of Russian seafarers. The SUR intends to take statutorily required actions to protect against unlawful actions by law enforcement agencies and against media that allow publication of unverified and inaccurate information about the SUR.

For information and official comments, please contact

union@sur.ru

РПСМ ПОЛУЧИЛ БЛАГОДАРНОСТЬ ОТ МАТЕРИ МОРЯКА АЛЕКСЕЯ ГАЛАКТИОНОВА, РАНЕННОГО В РЕЗУЛЬТАТЕ АТАКИ НА СУДНО ETERNITY C

Российский профессиональный союз моряков получил благодарность от матери члена экипажа судна Eternity C — РПСМ помог электромеханику Алексею Галактионову вернуться из Йемена в Россию. Напомним, 7 июля 2025 года в Красном море йеменские хуситы из повстанческого движения «Ансар Аллах» атаковали греческий сухогруз Eternity C, который впоследствии затонул. Во время атаки электромеханик Алексей Галактионов получил серьезную травму ноги. После того как силы безопасности хуситов доставили членов экипажа на подконтрольную повстанцам территорию, россиянин был госпитализирован в одну из больниц Саны — его ранение оказалось настолько серьезным, что моряку потребовалось четыре операции. В начале декабря 2025 года стало известно, что экипаж судна Eternity C был освобожден: филиппинцев репатриировали, а россиянин А. Галактионов остался в Йемене. После прохождения необходимого курса лечения началась проработка практических вопросов организации эвакуации Алексея Галактионова в Россию. Так, спустя девять месяцев, проведенных вдали от дома, он вылетел спецрейсом ООН в Амман, где его встретили представители Посольства России в Иордании. 2 апреля россиянин благополучно вернулся на Родину. Его мать — Людмила Галактионова направила в адрес Российского профсоюза моряков письмо, в котором поблагодарила коллектив РПСМ за неоценимую помощь и поддержку ее сына. Она подчеркнула, что благодаря многочисленным усилиям неравнодушных, чутких, отзывчивых людей и организаций, принимавших участие в освобождении Алексея, он смог вернуться к семье.

БЛАГОДАРСТВЕННОЕ ПИСЬМО

Хочу выразить глубокую и искреннюю благодарность всему коллективу Российского профессионального союза моряков за неоценимую помощь в возвращении моего сына, Алексея, на Родину.

Мой сын, моряк, работавший на судне Eternity C электромехаником, в июле 2025 года в результате вооруженной атаки со стороны хуситов и крушения судна в Красном море, оказался на территории Йемена. Девять долгих месяцев он находился там с минно-взрывной травмой ноги, остро нуждаясь в сложной высокотехнологичной операции и эвакуации.

В этот тяжелейший для нашей семьи период сотрудники коллектива РПСМ поддерживали нас, оказывали содействие в подготовке документов, помогали в решении возникающих вопросов, оказывали всестороннюю помощь. Благодаря их активному участию и поддержке, 2 апреля мой сын был освобожден и наконец-то вернулся домой.

Огромное спасибо и низкий поклон хочу выразить всему коллективу РПСМ за человечность, чуткость, преданность своему долгу, готовность делом помогать членам организации — морякам и их семьям, попавшим в трудную жизненную ситуацию, и не оставлять их в беде.

Особую признательность хочется выразить тем сотрудникам РПСМ, которые непосредственно находились с нами в личном контакте и постоянно были на связи. Хочется отметить первого заместителя председателя РПСМ Игоря Васильевича Ковальчука, который осуществлял общее руководство процессом оказания всесторонней помощи моему сыну Алексею. Также активное участие в организации помощи в деле освобождения Алексея принимал заместитель председателя РПСМ Вадим Геннадьевич Иванов, который активно вел переписку с судовладельцем компании и обеспечивал юридическое сопровождение документации. Это и управляющий делами Александров Игорь Николаевич, и заведующая организационным отделом Криворучко Виктория Александровна, а также Помзов Борис Маркович, которые на разных этапах своей деятельности принимали активное личное участие в судьбе моего сына.

Благодаря ответственности и слаженной работе всего коллектива Российского профессионального союза моряков была организована встреча Алексея в аэропорту Домодедово и его оперативная транспортировка в госпиталь имени Вишневского, оказано содействие в оформлении проездных документов, решении бытовых вопросов, обеспечении продуктами питания, организации службы помощи маломобильным пассажирам, предоставлении материальной помощи.

Я безмерно благодарна Российскому профессиональному союзу моряков за отзывчивость, чуткость и верность своему делу. Ваша работа — это не только профессиональный долг, но и проявление высокой гражданской ответственности и подлинного милосердия.

Желаю Российскому профессиональному союзу моряков дальнейшего развития и процветания, а всем сотрудникам — крепкого здоровья, благополучия и новых успехов в вашей благородной деятельности! ⚓

С уважением и благодарностью,
Галактионова Людмила Матвеевна,
мама российского моряка
Галактионова Алексея
15.04.2026 г.

THE SEAFARERS' UNION OF RUSSIA RECEIVED A LETTER OF THANKS FROM THE MOTHER OF ALEKSEY GALAKTIONOV, A SEAFARER WOUNDED IN THE ATTACK ON THE M/V ETERNITY C

© REUTERS HOUTHI MEDIA CENTER Handout

© AnsarAllahMC

The Seafarers' Union of Russia received a letter of thanks from the mother of a crew member of the m/v vessel Eternity C. The Union helped electrical engineer Aleksey Galaktionov return from Yemen to Russia. As a reminder, on July 7, 2025, Yemen's Houthis from the Ansar Allah rebel movement attacked the Greek cargo vessel Eternity C in the Red Sea, which subsequently sank. During the attack, electrical engineer Aleksey Galaktionov suffered a serious leg injury. After Houthi security forces transported the crew to rebel-held territory, the Russian was delivered to a hospital in Sana; his injury was so severe that he required four surgeries. In early December 2025, it was announced that the Eternity C crew had been released: the Filipinos were repatriated, while Russian A. Galaktionov remained in Yemen. Following the conclusion of the required treatment, the involved parties started looking into realistic ways to set up Aleksey Galaktionov's evacuation to Russia. After nine months away from home, he departed on a special UN flight to Amman, where he was met by representatives of the Russian Embassy in Jordan. On April 2, the Russian citizen safely returned home. His mother, Lyudmila Galaktionova, sent a letter to the Seafarers' Union of Russia, thanking the union staff for their invaluable assistance and support of her son. She stressed that Aleksey was able to be with his family again because of the many efforts of the committed, conscious, and receptive individuals and organizations that were involved in his release.

LETTER OF THANKS

I would like to express my deep and sincere gratitude to the entire staff of the Seafarers' Union of Russia for their invaluable assistance in repatriating my son, Aleksey, to his homeland. My son, a seafarer working as an electrical engineer on the vessel Eternity C, was stranded in Yemen in July 2025 as a result of a Houthi attack and the vessel's sinking in the Red Sea. He remained there for nine long months with a mine blast injury to his leg that required urgent, complex, high-tech surgery and evacuation.

Throughout that challenging period for our family, the SUR staff provided us with comprehensive assistance, assisted with paperwork, and helped resolve any issues that arose. Thanks to their active involvement and support, my son was released on April 2 and finally returned home.

I want to express my deepest gratitude and deepest appreciation to the entire SUR team for their humanity, sensitivity, commitment to duty, and readiness to support the organization's members, seafarers, and their families during difficult times and to never desert them in their misfortune.

I would like to express special gratitude to those SUR staff members who were in direct and constant contact with us.

Furthermore, I would also like to acknowledge SUR First Vice President Igor Vasilyevich Kovalchuk, who oversaw the overall process of providing comprehensive assistance to my son Aleksey. SUR Vice President Vadim Gennadyevich Ivanov also played an active role in organizing assistance for Aleksey's release, actively corresponding with the company's shipowner and providing legal support for the documentation. These include Igor Nikolayevich Aleksandrov, the manager of the company's affairs, Victoria Aleksandrovna Krivoruchko, the head of the organizational department, and Boris Markovich Pomzov, who at various stages of their work were effectively engaged in my son's affairs.

I am immensely grateful to the Seafarers' Union of Russia for their responsiveness, sensitivity, and dedication. Your work is not only a professional obligation, but also a demonstration of genuine compassion and high civic responsibility.

I wish the Seafarers' Union of Russia further development and prosperity, and to all its employees — good health, well-being, and new success in your noble activity! ⚓

With respect and gratitude,
Lyudmila Matveyevna Galaktionova,
mother of Russian seafarer
Aleksey Galaktionov
April 15, 2026

СОВЕТ РПСМ: НУЖНО ДЕЙСТВОВАТЬ СЛАЖЕННО И КОНСТРУКТИВНО РЕАГИРОВАТЬ НА ЛЮБЫЕ ВОЗНИКАЮЩИЕ ВЫЗОВЫ

Поддержка российских моряков в любой точке Мирового океана, повышение эффективности деятельности региональных профсоюзных организаций, усиление профориентационной работы с курсантами морских учебных заведений от Калининграда до Владивостока — важнейшие вопросы Совета Российского профсоюза моряков, который прошел 31 марта-2 апреля в Москве. В заседании Совета РПСМ участвовали профсоюзные лидеры со всей страны: руководители региональных и первичных организаций РПСМ поделились лучшими практиками по защите прав членов экипажей, представили отчеты о реализации текущих программ социальной поддержки моряков и их семей, а также определили стратегический вектор развития профсоюза на ближайшую перспективу.

© Mos.ru, CC BY 4.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=86124904

Открывая работу Совета, председатель РПСМ Юрий Сухоруков отметил, что, несмотря на проблемы текущего периода и современные вызовы, профсоюз сохраняет стабильность и продолжает укреплять свой авторитет, оказывая помощь членам экипажей судов и взаимодействуя с профильными министерствами и ведомствами.

— Статус РПСМ как экспертной площадки подтверждается тем, что за консультациями к нам регулярно обращаются представители Минтранса и СМИ. Растет интерес и к информационным ресурсам профсоюза — более 200 тысяч посещений сайта и постоянный приток обращений от моряков на нашу прямую линию наглядно демонстрируют, что РПСМ остается для моряков надежной опорой, — подчеркнул он.

ЗАЩИТА МОРЯКОВ — ПРИОРИТЕТ ПРОФСОЮЗА

Как отметили участники заседания, на сегодняшний день Российский профсоюз моряков объединяет в своих рядах десятки тысяч моряков и, несмотря на сложную геополитическую обстановку, продолжает отстаивать права членов РПСМ.

Так, по словам заместителя председателя РПСМ Вадима Иванова, одним из главных направлений в международной работе профсоюза остается оперативное информирование моряков об обновлениях списка зон военного и высокого рисков, которые устанавливает Международный переговорный форум.

Он пояснил, что это работа требует от профсоюза плотного взаимодействия с судовладельцами для обеспечения своевременной репатриации и недопущения чрезмерного превышения сроков контрактов. При этом он подчеркнул, что правовая грамотность самих моряков — не менее важна.

— Моряк должен еще на берегу внимательно изучить свой контракт, четко понимать географию

SUR COUNCIL: IT IS NECESSARY TO ACT IN A COORDINATED MANNER AND RESPOND CONSTRUCTIVELY TO ANY CHALLENGES THAT ARISE

Supporting Russian seafarers anywhere in the world's oceans, improving the effectiveness of regional trade union organizations, and strengthening career guidance efforts for cadets at maritime training institutions from Kaliningrad to Vladivostok — these were the key issues addressed by the Council of the Seafarers Union of Russia, which met in Moscow from 31 March to 2 April. Trade union leaders from across the country attended the SUR Council meeting: heads of regional and primary SUR organizations shared the best practices for protecting the rights of crew members, presented reports on the implementation of current social support programs for seafarers and their families, and outlined the union's strategic direction for the nearest future.

Opening the Council's session, the SUR President Yury Sukhorukov noted that, despite the current difficulties and contemporary challenges, the Union remains stable and continues to strengthen its standing by providing assistance to ship crew members and collaborating with relevant ministries and agencies.

"The SUR's status as an expert body is underscored by the fact that representatives from the Ministry of Transport and the media regularly seek our advice. The interest in the Union's information resources is also growing — more than 200,000 visits to the website and a steady stream of inquiries from seafarers to our hotline clearly demonstrate that the SUR remains a reliable source of support for seafarers," he emphasized.

SEAFARERS PROTECTION — UNION PRIORITY

As the meeting participants noted, the SUR currently represents tens of thousands of seafarers and, despite the complex geopolitical situation, continues to defend the rights of its members.

According to Vadim Ivanov, the SUR Vice President, one of the Union's main priorities in its international work remains keeping sea-

будущего рейса и заранее оценить все риски, прежде чем ставить подпись под контрактом, — рассказал заместитель председателя РПСМ.

Отдельное важное направление деятельности международного отдела — работа с коллективными договорами. По словам Вадима Иванова, все действующие колдоговоры РПСМ были обновлены и вступили в силу, и сейчас профсоюз активно консультирует моряков в рамках этих документов.

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФОРПОСТ

В ходе заседания участники рассмотрели широкий спектр вопросов и сделали акцент на работе региональных и первичных организаций. В частности, обсуждались вопросы оформления пропусков в порты. Так, по признанию председателя Черноморско-Азовской территориальной организации РПСМ Алексея Белякова, за последнее время условия доступа представителей профсоюза в порты усложнились — теперь процедура оформления пропусков может занимать до месяца.

— Несмотря на все трудности и новые требования, мы оформили необходимые документы, и теперь наши инспекторы могут беспрепятственно посещать суда, — поделился он. — Работа в портах сейчас осложнена — периодически из-за опасности БПЛА доступ ограничивается. Но, тем не менее, мы продолжаем выполнять задачи — обеспечиваем присутствие профсоюза там, где это необходимо морякам.

Параллельно ЧАТО РПСМ развивает и социальные программы на берегу. Так, организация содержит спортивный зал с тренажерами и теннисным столом, который стал точкой притяжения для моряков и их семей, курсантов.

— Также мы выплачиваем материальную помощь морякам при рождении ребенка и берем на себя половину стоимости отдыха для членов профсоюза и их семей на морской базе в Широкой Балке, — добавил Алексей Беляков.

НИКОЛАЙ СУХАНОВ
Председатель ДВРО РПСМ

NIKOLAY SUKHANOV
Chair of the FERO SUR

> Наша задача — чтобы человек, придя к нам с бедой, получил не просто консультацию, а результат
>
> Our goal is to ensure that when someone comes to us with a problem, we provide not just advice, but a solution

ТРАЕКТОРИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

На восточных рубежах страны РПСМ продолжает укреплять связи с государственными структурами и контролирующими органами. Как отметил председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов, сегодня ДВРО РПСМ активно налаживает контакты с Российским морским регистром судоходства, транспортной прокуратурой и администрациями портов для проведения совместных проверок и оперативной помощи экипажам.

Тем временем, работа профсоюзных инспекторов труда в дальневосточных портах остается затруднительной. По словам Н. Суханова бывает, что оформление пропусков, особенно в конце года, затягивается до месяца — профсоюзу приходится подолгу согласовывать документы с пограничниками и портовыми властями. Но еще жестче ситуация выглядит для самих моряков.

— Увольнение на берег превратилось в сложнейшую процедуру, особенно в нефтяных портах, где требования безопасности высоки, — добавил председатель ДВРО РПСМ. — Бывают случаи, когда моряк просто не может покинуть борт без сопровождающего агента, а у того не всегда есть возможность приехать. Мы включаемся в такие ситуации, подсказываем алгоритм действий или сами обращаемся в инстанции по заявлению моряка. Наша задача — чтобы человек, придя к нам с бедой, получил не просто консультацию, а результат.

КУРС — НА ЗАБОТУ О СЕМЕЙНОМ БЛАГОПОЛУЧИИ

Укрепление института семьи и поддержка рождаемости — в фокусе внимания Тихоокеанской региональной организации РПСМ. Так, значительный шаг в этом направлении сделала первичная профсоюзная организация моряков ПАО «Дальневосточное морское пароходство» РПСМ, разработав собственный «Корпоративный демографический стандарт».

Как рассказал председатель ТРО РПСМ Валерий Березинский, проект был создан на основе краевых рекомендаций и уже представлен руководству филиала ПАО «ДВМП» во Владивостоке, с которым у организации заключен коллективный договор.

— Программа предусматривает расширенную поддержку многодетных семей и тех, кто только ожидает ребенка: в перечень предложений вошли компенсации расходов на обучение детей, оплату детских садов и семейного отдыха, — отметил Валерий Березинский.

farers promptly informed of updates to the list of warlike and high risk areas established by the International Bargaining Forum.

He explained that this work requires the Union to work closely with shipowners to ensure timely repatriation and prevent contracts from being excessively extended. He also emphasized that the legal literacy of the seafarers themselves is no less important.

"Seafarers should carefully review their contracts while still on shore, have a clear understanding of the route of the upcoming voyage, and assess all risks in advance before signing the contract," said the SUR Vice President.

Another key area of focus for the International Department is collective bargaining. According to Vadim Ivanov, all of the SUR's current collective bargaining agreements have been renewed and have entered into force, and the union is now actively advising seafarers in accordance with these agreements.

BLACK SEA OUTPOST

During the meeting, the participants discussed a wide range of issues and focused on the work of regional and primary organizations. In particular, the discussion focused on the procedures for issuing port passes. According to Alexey Belyakov, the Chair of the Black and Azov seas Territorial Organization of the Seafarers Union of Russia, the conditions for union representatives to access ports have recently become more difficult: the process of obtaining passes can now take up to a month.

"Despite all the difficulties and the new requirements, we've completed the necessary paperwork, and now our inspectors can board ships without any problems," he said. "Work in the ports is complicated right now: access is periodically restricted due to the danger posed by drones. Nevertheless, we continue to carry out our work: ensuring that the Union is present wherever seafarers need it."

At the same time, the Black and Azov seas Territorial Organization of the Seafarers Union of Russia is also developing social programs onshore. For example, the organization has a gym equipped with exercise machines and a ping-pong table, which has become a popular gathering place for the seafarers, their families, and the cadets.

"We also provide financial assistance to the seafarers upon the birth of a child and cover half the cost of vacations for union members and their families at the maritime resort in Shirokaya Balka," added Alexey Belyakov.

АЛЕКСЕЙ БЕЛЯКОВ
Председатель ЧАТО РПСМ

ALEXEY BELYAKOV
Chair of the BASTO SUR

> Мы продолжаем выполнять задачи, обеспечивая присутствие профсоюза там, где это необходимо морякам
>
> We continue to carry out our work: ensuring that the Union is present wherever seafarers need it

THE PATH OF THE FAR EAST

On the country's eastern borders, the SUR continues to strengthen its ties with government agencies and regulatory bodies. As noted by Nikolay Sukhanov, the Chair of the Far Eastern Regional Organization of the Seafarers Union of Russia, the SUR's Far Eastern Regional Organization is currently actively establishing contacts with the Russian Maritime Register of Shipping, the Transport Prosecutor's Office, and port authorities to conduct joint inspections and provide prompt assistance to crews.

Meanwhile, the work of union labor inspectors in Far Eastern ports remains challenging. According to N. Sukhanov, issuing of passes — especially toward the end of the year — can sometimes take up to a month. The Union has to spend a long time coordinating the documents with border guards and port authorities. But the situation looks even more difficult for the seafarers themselves.

"Going ashore has become a very complicated process, especially in oil ports, where safety requirements are strict," added the Chair of the Far Eastern Regional Organization of the SURussia. "There are cases where a seafarer simply cannot leave the ship without an accompanying agent, and the agent is not always able to come. We step in for such situations, provide guidance on how to proceed, or contact the relevant authorities on behalf of the seafarer. Our goal is to ensure that when someone comes to us with a problem, we provide not just advice, but a solution."

A COURSE TOWARDS CARING FOR FAMILY WELL-BEING

Strengthening the family and supporting birth rate are the focus of the SUR's Pacific Regional Organization. For example, the primary trade union organization of seafarers at Far Eastern Shipping Company PJSC of the Seafarers Union of Russia has taken a significant step in this direction by developing its own "Corporate Demographic Standard."

According to Valery Berezinsky, the Chair of the Pasific Regional Organization of the Seafarers Union of Russia, the project was developed based on regional guidelines and has already been presented to the management of the Vladivostok branch of PJSC FESCO, with which the organization has a collective bargaining agreement.

— В профорганизации мы детально обсудили, какие пункты финансово приемлемы для компании на данном этапе. В данный момент идет процесс согласования с руководством, и по предварительным расчетам, программа может охватить порядка 300 человек — как моряков, так и сотрудников предприятия.

ВЫЗОВЫ В АРКТИКЕ

Масштабные задачи перед РПСМ стоят и на арктическом направлении — интенсивное строительство ледоколов для Северного морского пути превращает этот регион в зону особой ответственности профсоюза. Об этом рассказал председатель Северной территориальной организации Российского профессионального союза моряков Александр Красноштан. Он отметил, что сегодня СТО РПСМ объединяет четыре первичные профсоюзные организации, представляющие права и интересы моряков Архангельска.

— Сегодня мы ожидаем новый импульс в развитии Северного морского пароходства: там сменилось руководство, и появились перспективы по увеличению флота, — отметил председатель СТО РПСМ А. Красноштан. — Компания сегодня подает большие надежды, и наша задача — наладить с новым менеджментом стабильные социально-трудовые отношения. Мы будем активно помогать тем, кто нанимается на суда Северного морского пароходства, чтобы их права были надежно защищены.

Он также добавил, что профсоюзная организация продолжает работу и над решением системных проблем моряков, в том числе касающихся пенсионного стажа.

АЛЕКСАНДР КРАСНОШТАН
Председатель СТО РПСМ

ALEXANDER KRASNOSHTAN
Chair of the NTO SUR

> Мы будем активно помогать тем, кто нанимается на суда Северного морского пароходства, чтобы их права были надежно защищены
>
> We will actively assist those who are hired to work on the Northern Shipping Company's ships to ensure that their rights are fully protected

СТАВКА НА МОЛОДЫХ

Отдельный блок обсуждений РПСМ был посвящен усилению работы с будущими моряками. В частности, было отмечено, что в РПСМ сегодня активно вступают курсанты морских учебных заведений по всей стране — будущие специалисты осознают: профсоюзная поддержка для них важна еще на этапе профессионального становления.

— Интерес курсантов Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота (БГАРФ) и Калининградского морского рыбопромышленного колледжа (КМРК) к профсоюзу сегодня продиктован осознанием необходимости защиты своих прав при выборе морской профессии, — отметила председатель Калининградской региональной организации РПСМ Людмила Измалкова. — Зачастую будущие судоводители, радисты, электромеханики сами обращаются к нам, стремясь заранее разобраться в вопросах взаимодействия с работодателем. Для курсантов мы регулярно проводим лекции, организуем экскурсии на действующие суда — это важно, потому что позволяет еще на этапе учебы увидеть реальные условия труда. После таких встреч курсанты вступают в профсоюз целыми группами.

Она также добавила, что РПСМ поддерживает активную молодежь не только консультациями, но и материально: по результатам семестров отличники и активисты получают именные стипендии. Кроме того, Л. Измалкова сообщила, что в планах организации — проведение круглых столов с участием крюинговых компаний, чтобы помочь выпускникам грамотно подходить к выбору компании для начала трудовой деятельности на флоте.

Активно пополняют ряды профсоюза и курсанты на другом конце страны — столицы Приморья, где уже более пяти лет работает цеховая профсоюзная организация первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока Российского профессионального союза моряков в МГУ им. адм. Г. И. Невельского.

Так, 1 апреля этого года в первичке подвели итоги конкурса на назначение годовой профсоюзной стипендии для самых активных членов организации. По результатам отбора выплаты назначены шести курсантам — будущим судоводителям, судомеханикам и электромеханикам. В течение года они будут ежемесячно получать по 5000 рублей, что станет весомой прибавкой к университетской стипендии.

— Самое ценное для нас — обратная связь. Ребята, которые когда-то получали нашу стипендию, сегодня приходят к нам из рейсов и их волнуют серьезные вопросы: как считаются переработки, как контролировать удержание взносов, можно ли менять условия

"The program provides expanded support for large families and expectant parents: the list of benefits includes reimbursement for children's educational expenses, payment for daycare, and family vacations," noted V. Berezinsky. "We discussed in details within the labor union which provisions are financially feasible for the company at this stage. We are currently in the process of coordinating our proposals with management officers, and according to preliminary estimates, the program could cover approximately 300 people — both seafarers and company employees."

CHALLENGES IN THE ARCTIC REGION

The Seafarers Union of Russia also faces major challenges in the Arctic region — the intensive construction of icebreakers for the Northern Sea Route is making this region a priority area for the Union. This was reported by Alexander Krasnoshtan, the Chair of the SUR Northern Territorial Organization. He noted that today the SUR Northern Territorial Organization comprises four primary trade union organizations representing the interests of seafarers in Arkhangelsk.

"Today we expect a new impetus in the development of the Northern Shipping Company: there has been a change in leadership, and prospects for expanding the fleet have emerged," noted Alexander Krasnoshtan. "The company holds great promise today, and our task is to establish stable labor-management relations with the new management staff. We will actively assist those who are hired to work on the Northern Shipping Company's ships to ensure that their rights are fully protected."

He also added that the Union continues to work on resolving systemic issues affecting seafarers, including those related to pension qualifying period.

ЛЮДМИЛА ИЗМАЛКОВА
Председатель КРО РПСМ

LYUDMILA IZMALKOVA
Chair of the KRO SUR

> Интерес курсантов к профсоюзу сегодня продиктован осознанием необходимости защиты своих прав при выборе морской профессии
>
> The interest shown today by the cadets in the trade union today stems from an awareness of the need to protect their rights when choosing a maritime profession

FOCUSING ON YOUNG PEOPLE

A separate segment of the Seafarers Union of Russia Council's discussions was devoted to strengthening efforts to support future seafarers. In particular, it was noted that cadets from naval academies across the country are now actively joining the Seafarers Union of Russia— these future professionals recognize that union support is important to them even as they are still developing their careers.

"The interest shown today by the cadets from the Baltic Fishing Fleet State Academy (BFFSA) and the Kaliningrad Marine Fisheries College (KMFC) in the trade union today stems from an awareness of the need to protect their rights when choosing a maritime profession, noted Lyudmila Izmalkova, the Chair of the Kaliningrad Regional Organization of the Seafarers Union of Russia. Future navigators, radio operators, and electro engineers often reach out to us on their own, hoping to gain a better understanding of how to interact with their employers in advance. We regularly hold lectures for cadets and organize field trips to ships in service — this is important because it allows them to experience real-world working conditions while they are still at their training stage. After such meetings, cadets join the union in large numbers."

She also added that the SUR supports active young people not only through consultations but also financially: based on their semester grades, top students and activists receive personal scholarships. In addition, L. Izmalkova noted that the organization plans to hold roundtable discussions with crewing companies to help graduates make informed decisions when choosing a company to begin their careers in the fleet.

Cadets on the other side of the country — in the capital of the Primorsky Territory — are also actively joining the union; there, a shop-floor union branch of the Vladivostok Primary Union Organization of SUR has been operating for over five years at Admiral G. I. Nevelsky Maritime State University.

On 1 April of this year, the primary union branch announced the results of the competition for the annual union scholarship awarded to the organization's most active members. Based on the results, grants were awarded to six cadets — future navigators, marine engineers, and electro engineers. Over the course of the year, they will receive 5,000 rubles each month, which will be a significant supplement to their university scholarship.

"What matters most to us is the feedback. The young people who once received our scholarships are now coming to us after their voyages, and they discuss serious issues: how overtime payment is calculated, how to monitor the withholding of contributions, and whether it's

контракта в рейсе, — рассказал председатель ППОМ г. Владивостока РПСМ Петр Осичанский.

Такой успешный опыт взаимодействия с будущими моряками должен стать ориентиром и для других регионов. Так, координатор Молодежного совета РПСМ Артем Боев представил проект положений, направленный на объединение курсантов и студентов плавательных специальностей в морских колледжах и вузах страны. Он рассказал, что эта инициатива разработана Молодежным советом РПСМ для создания единообразного подхода к формированию профсоюзных структур в тех морских учебных учреждениях, где организации РПСМ пока отсутствуют.

— Наша главная задача — содействие первичным организациям в создании курсантских сообществ на местах, с целью повышения мотивации профсоюзного членства среди молодежи. Даже там, где нет возможности создать полноценную цеховую организацию, Устав РПСМ позволяет формировать профгруппы или назначать уполномоченных представителей. Даже один активный молодой человек — это уже перспектива начала взаимодействия региональной организации с будущими моряками, — отметил Артем Боев.

По итогам обсуждения Совет РПСМ одобрил и рекомендовал первичным организациям внедрить данные положения в свою работу.

possible to change the terms of their contract while at sea," said Petr Osichansky, the Chair of the Vladivostok branch of the Seafarers Union of Russia.

This successful experience in engaging with future seafarers should serve as a model for other regions as well. Artem Boev, the Coordinator of the Seafarers Union of RussiaYouth Council, presented a draft set of regulations aimed at bringing together cadets and students majoring in maritime studies at the country's maritime colleges and universities. He explained that this initiative was developed by the SUR Youth Council to establish a standardized approach to the formation of trade union structures in those maritime educational institutions where SUR organizations do not yet exist.

"Our main goal is to assist primary organizations in establishing student communities in the local area, with the aim of increasing motivation for union membership among young people. Even where it is not possible to establish a full-scale workshop union, the SUR Charter allows for the formation of union groups or the appointment of authorized representatives. Even a single active young person represents an opportunity for a regional organization to begin engaging with future seafarers," noted A. Boev.

Following the discussion, the SUR Council approved these provisions and recommended the primary organizations to incorporate them into their operation.

ЮРИЙ СУХОРУКОВ
Председатель РПСМ

YURY SUKHORUKOV
President of the SUR

> Без надежной защиты прав моряков невозможно представить будущее флота, а тем более привлечь в морскую отрасль молодежь
>
> Without reliable protection of seafarers' rights, it is impossible to envision the future of the fleet, much less attract young people to the maritime industry

СОБЛЮДЕНИЕ ПРАВ НАЧИНАЕТСЯ С ПРОФСОЮЗА

Подводя итоги работы Совета РПСМ, председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков отметил, что сегодня важно сохранять выдержку и внимательнее относиться друг к другу. Он подчеркнул, что в текущих условиях нужно действовать слаженно и конструктивно реагировать на любые возникающие вызовы.

— Несмотря на все сложности, профсоюз продолжит развиваться, ведь без надежной защиты прав моряков невозможно представить будущее флота, а тем более привлечь в морскую отрасль молодежь, — подчеркнул председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков.

RESPECT FOR THE WORKERS' RIGHTS STARTS WITH THE UNION

Summing up the work of the Seafarers Union of Russia Council, Yury Sukhorukov, the President of the Seafarers Union of Russia, noted that it is important today to remain calm and treat one another with greater consideration. He emphasized that, under the current circumstances, it is necessary to act in a coordinated manner and respond constructively to any challenges that arise.

"Despite all the challenges, the Union will continue to grow, because without reliable protection of seafarers' rights, it is impossible to envision the future of the fleet, much less attract young people to the maritime industry," emphasized Yury Sukhorukov, the President of the Seafarers Union of Russia.

РАСШИРИТЬ ГЕОГРАФИЮ ВЛИЯНИЯ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА ДОКЕРОВ

Решение об этом принято на Съезде Российского профсоюза докеров (РПД), который прошел 7 апреля в Санкт-Петербурге. Это, по мнению делегатов, критически важно для защиты трудовых прав докеров в регионах и усиления роли профсоюза в развитии социального партнерства и использовании права на ведение переговоров по заключению коллективных договоров, а также для взаимодействия с государственными властями и поддержания мотивации профсоюзного членства. В частности, речь идет о расширении влияния в новых российских регионах — Бердянске и Мариуполе, а также о создании организаций РПД на Камчатке и в Калининграде и восстановлении первичек в Новороссийске и Мурманске.

EXPAND GEOGRAPHY OF INFLUENCE OF THE DOCKERS' UNION OF RUSSIA

This decision was made at the Congress of the Dockers' Union of Russia (DUR), which took place on April 7-th , in St. Petersburg. According to the delegates, this is critical for protecting the labor rights of dockworkers in the regions, strengthening the Union's role in developing social partnership and exercising the right to negotiate collective bargaining agreements, as well as for engaging with government authorities and maintaining the Union membership's motivation. Specifically, this involves expanding the union's influence in the new Russian regions — Berdyansk and Mariupol — as well as establishing DUR organizations in Kamchatka and Kaliningrad, re-establishing local branches in Novorossiysk and Murmansk.

© Designed by Freepik

— Работа предстоит огромная: перед профсоюзом стоят масштабные задачи — от налаживания диалога с работодателями до укрепления и усиления РПД, — отметил председатель Российского профсоюза докеров Максим Колядинцев.

В работе Съезда приняли участие около 40 делегатов, представляющих интересы докеров по всей стране, а также приглашенные гости — в их числе был Владимир Васильев, руководивший РПД в 1992-2009 гг. Съезд РПД подвел итоги работы за 2021-2026 гг., утвердил планы и цели на следующий пятилетний период и выбрал руководящие органы РПД и ревизионную комиссию РПД.

Председателем Российского профсоюза докеров на новый срок был избран Максим Колядинцев, его заместителями — председатель профкома первичной профсоюзной организации РПД АО «Первый контейнерный терминал Алексей Флеров и председатель первичной профсоюзной общественной организации РПД ОАО «Находкинский морской торговый порт» Вячеслав Пак.

Еще одним важным событием в рамках Съезда РПД стало заключение Соглашения о сотрудничестве между многофункциональным центром «Развитие» и Российским профсоюзом докеров о развитии цифровой экосистемы, способствующей реализации образовательных проектов, совершенствованию и оптимизации бизнес-процессов при подготовке и обучении персонала портов.

В рамках Съезда РПД прошло награждение активных членов РПД. Так, за большой вклад в профсоюзную работу и активную жизненную позицию Комитет Государственной Думы по труду, социальной политике и делам ветеранов объявил благодарность председателю ПК РПД Владивостокского морского порта Евгению Ковалеву и председателю первичной профсоюзной общественной организации РПД ОАО «Находкинский морской торговый порт» Вячеславу Паку.

СОХРАНИТЬ РАБОЧИЕ МЕСТА

Подводя основные итоги работы профсоюза в отчетный период, председатель РПД Максим Колядинцев отметил, что уходящая пятилетка была ознаменована беспрецедентными вызовами, связанными с отголосками эпидемиологической опасности коронавируса и геополитической ситуацией в мире в связи с началом специальной военной операции на Украине, — все это оказало влияние на занятость и условия труда докеров.

В частности, из-за санкций, введенных против России после начала СВО в феврале 2022 года, в российских портах произошло падение грузооборота — перед многими стивидорным компаниями и Российским профсоюзом докеров встал вопрос о сохранении рабочих мест работников.

И если на Дальнем Востоке и Юге России все было более-менее спокойно, так как традиционно Дальний Восток работает с Азией, а Юг — с Турцией, то порты Северо-Запада в основном были связаны с Европой — это до 80% грузов, поэтому именно здесь из-за санкций ощущалось серьезное падение контейнерного грузооборота.

— В некоторых стивидорных компаниях в течение шести недель не было ни одного судохода, —рассказал Максим Колядинцев. — Для работника, у которого повременно-сдельная система оплаты труда, это вылилось в реальное уменьшение заработной платы на 40%.

Председатель РПД подчеркивает, что по согласованию с Российским профсоюзом докеров ни одна из стивидорных компаний региона не сократила работников. Так, Первый контейнерный терминал вводил сокращенную рабочую неделю, но постепенно вернулся к обычному режиму работы, на Бронке докеров отправляли в добровольно-принудительный простой за 2/3 от должностного оклада, часть предприятий Северо-Запада действовала по ситуации. Например, АО «Нева-Металл», понимая, что прогноз по работе неутешительный, договаривалась с Российским профсоюзом докеров о вынужденной приостановке работы за 2/3 от оклада, но всегда — с согласия самого работника.

Со временем ситуация стала меняться — компании смогли привлечь новые грузы, переориентировавшись с контейнеров на работу с удобрениями — калийные соли, селитра, сера.

РАБОТА С ВЕДОМСТВАМИ

Нельзя не отметить, что РПД постоянно содействует совершенствованию трудового законодательства России для обеспечения расширения прав членов профсоюза. С этой целью при участии Федерации профсоюзов работников морского транспорта проводятся консультации с органами власти.

Важным достижением профсоюза председатель РПД Максим Колядинцев считает принятие в прошлом году новой редакции «Особенностей режима рабочего времени и времени отдыха работников, занятых на погрузочно-разгрузочных работах на морском и речном транспорте» — документ был принят приказом Министерства транспорта РФ с учетом замечаний и предложений Российского профсоюза докеров.

Например, впервые в рабочее время включено время на переодевание в спецодежду в начале смены и в чистую одежду в конце смены, а также время следования по территории порта до рабочего места и обратно в начале и конце смены соответственно и на обед.

Кроме того, в отчетном докладе была отмечена работа профсоюза в составе Совета по профессиональным квалификациям на морском и внутреннем водном транспорте. В частности, в рамках этой работы был принят профессиональный стандарт «Механизатор (докер-механизатор) комплексной бригады на погрузочно-разгрузочных работах в морских и речных портах», утвержденный приказом Минтруда РФ. Профстандарт устанавливает требования к квалификации докера для работы

"There is a tremendous amount of work ahead: the union faces major challenges — from establishing dialogue with employers to strengthening and expanding the Dockers' Union of Russia," noted DUR President Maxim Kolyadintsev.

About 40 delegates representing the interests of dockworkers from across the country took part in the Congress, as well as invited guests — among them Vladimir Vasilyev, who led the DUR from 1992 to 2009. The DUR Congress reviewed the organization's activities during 2021-2026, approved plans and objectives for the next five-year period, elected the DUR's governing bodies and audit commission.

Maxim Kolyadintsev was elected President of the Dockers' Union of Russia for a new term. His deputies are Alexey Flerov, Chair of the Trade Union Committee of the DUR's Primary Trade Union Organization at First Container Terminal JSC, and Vyacheslav Pak, Chair of the DUR's Primary Trade Union Organization at Nakhodka Sea Trade Port OJSC.

Another significant development during the DUR Congress was the signing of a cooperation agreement between Razvitie Multifunctional Center and the Russian Dockers' Union to develop a digital ecosystem that would support educational initiatives and help improve and streamline business processes related to the training and education of port personnel.

An awards ceremony for active members of the DUR was held as part of the DUR Congress. Thus, in recognition of their significant contributions to trade union work and their active civic engagement, the State Duma Committee on Labor, Social Policy, and Veterans' Affairs expressed its gratitude to Evgeny Kovalev, Chair of Trade Union Committee, DUR, Vladivostok Sea Port, and Vyacheslav Pak, Chair of the DUR's Primary Trade Union Organization at Nakhodka Sea Trade Port OJSC.

SAVING THE JOBS

In summarizing the Union's main achievements during the reporting period, DUR President Maxim Kolyadintsev noted that the past five years had been marked by unprecedented challenges stemming from the lingering effects of the coronavirus pandemic and the global geopolitical situation following the launch of the special military operation in Ukraine — all of which had an impact on the employment and working conditions of dockworkers.

In particular, due to the sanctions imposed on Russia following the start of the special military operation in February 2022, cargo volumes at Russian ports have plummeted — leaving many stevedoring companies and the Dockers' Union of Russia facing the challenge of preserving the workers' jobs.

While things remained relatively calm in Russia's Far East and South — since the Far East traditionally trades with Asia and the South with Turkey — the ports of the Northwest were primarily linked to Europe, accounting for up to 80% of cargo. Consequently, it was here that the sanctions led to a significant drop in container traffic.

"Some stevedoring companies haven't had a single ship call in six weeks," said Maxim Kolyadintsev. "For the workers on a time-and-piece pay system, this resulted in a 40% reduction in their actual wages."

The DUR President emphasizes that, in consultation with the Dockers' Union of Russia, none of the region's stevedoring companies has laid off any workers. The First Container Terminal introduced shorter working week, but gradually returned to the standard schedule. At Bronka they furloughed dockers at two-thirds of wages, and some of the North-West enterprises acted depending on the situation. For instance, Neva Metal JSC, seeing that the forecast was unpromising, negotiated with DUR a forced work suspension for 2/3 of the wages, but always with the consent of the worker himself.

Over time, the situation began to change — the companies were able to attract new cargo by shifting their focus from containers to fertilizers — potassium salts, nitrate, and sulfur.

WORKING WITH GOVERNMENT AGENCIES

It is worth noting that the DUR consistently works to improve Russia's labor laws in order to expand the rights of union members. To this end, consultations are being held with government authorities in cooperation with the Maritime Transport Workers' Federation.

M. Kolyadintsev, President of the Dockers' Union of Russia, considers the adoption last year of the new version of "Specifics of Working Hours and Rest Periods for Workers Engaged in Loading and Unloading Operations in Maritime and River Transport" to be a significant achievement — the document was adopted by order of the Russian Ministry of Transport, taking into account the comments and proposals of the DUR.

For example, for the first time, the working hours now include time for changing into work clothes at the start of the shift and into regular clothes at the end of the shift, as well as time spent traveling within the port to and from the workplace at the beginning and end of the shift, respectively, and time for lunch.

In addition, the report highlighted the union's work as a member of the Council on Professional Qualifications for Maritime and Inland Waterway Transport. In particular, as part of this work, the professional standard entitled "Machinist (Dock Machinist) in a Multi-Functional Crew for Loading and Unloading Operations at Sea and River Ports" was adopted and approved by an order of the Ministry of Labor of the Russian Federation. The occupational standard sets forth the qualification requirements for working with port equipment, cargo handling, and the maintenance of machinery.

"The occupational safety standard is mandatory in workplaces with harmful and hazardous working conditions, which effectively includes all dockworkers' jobs," explained Maxim Kolyadintsev.

The DUR President drew the attention of the delegates to the DUR Congress to the fact that, according to the occupational standards, a docker-machinist should not perform

с портовой техникой, по перегрузке грузов и техническому обслуживанию механизмов.

— Профстандарт является обязательным на тех рабочих местах, где имеются вредные и опасные условия труда, а это фактически все рабочие места докеров, — объяснил Максим Колядинцев.

Председатель РПД обратил особое внимание делегатов Съезда РПД на то, что согласно Профстандарту, докер-механизатор не должен проводить швартовые операции, так как такие операции в обязанности докера-механизатора не входят.

— Это обязанности матроса-берегового, — объясняет он. — При этом речи о работе по совместительству быть не может, потому что докер-механизатор и матрос-береговой работают во вредных и опасных условиях, а значит, совмещение запрещено по закону — ч. 5 ст. 282 ТК РФ, потому что суммарное время воздействия вредных факторов на работника не может превышать нормы.

ПРОИНДЕКСИРОВАТЬ ЗАРПЛАТУ

Вместе с тем, следует отметить, что несмотря на усилия РПД, отдельные вопросы пока не удается решить. Бывает так, что на предприятии выстроен социальный диалог, действует хороший коллективный договор, но есть вопросы, по которым соцпартнеры годами не могут прийти к единому решению. В петербургской стивидорной компании АО «НЕВА-МЕТАЛЛ» с 2019 года длится эпопея с индексацией заработной платы докеров.

В 2019 году конференция работников стивидорной компании выдвинула ряд требований к работодателю, основным среди них стало повышение тарифных ставок и окладов на 20% — столько, по подсчетам профкома, составило отставание в индексации заработной платы от реального уровня инфляции за 2014-2017 гг., — а чуть позже и закрепление четкого порядка индексации тарифных ставок и окладов в колдоговоре. Однако работодатель на это не идет.

Председатель РПД Максим Колядинцев считает, что это происходит потому, что нет четкого законодательно установленного порядка индексации: «Все трактуют Трудовой кодекс, как хотят. Причем все понимают, что индексация должна производиться на уровень инфляции, но всегда удобно сослаться на ТК РФ — в кодексе об этом не написано, поэтому уровень инфляции каждый работодатель понимает, как хочет».

Он добавляет, что для докеров вопрос с индексацией и закрепления ее порядка в колдоговоре — принципиальный, однако отмечает, подобная практика в России отсутствует.

ЗАСТАРЕЛАЯ ПРОБЛЕМА

Другая нерешенная проблема — заемный труд в портах, или активное привлечение сторонних работников на рабочие места штатных докеров-механизаторов в морских портах.

— Таких работников набирают через кадровые агентства, — объясняет М. Колядинцев. — Между тем, частные агентства занятости, куда первоначально поступают сторонние работники, а затем в стивидорные компании в качестве привлеченных докеров-механизаторов, не могут обеспечить необходимый уровень квалификации этих работников.

mooring operations, as such operations are not part of a docker-machinist's duties.

"Those are the duties of a shore-based seaman," he explains. "At the same time, there can be no question of holding a second job, because the dockers and the shore-based seamen work in hazardous and dangerous conditions, which means that holding a second job is prohibited by law — Part 5 of Article 282 of the Labor Code of the Russian Federation — since the total time an employee is exposed to hazardous factors cannot exceed the established limits."

ADJUST THE WAGE FOR INFLATION

At the same time, it should be noted that, despite the DUR's efforts, certain issues remain unresolved. Sometimes there is an established social dialogue at the enterprise, there is a sound collective bargaining agreement in place, but still there are issues on which the social partners cannot agree for years. At the St. Petersburg stevedoring company NEVA-METALL JSC, a long-running dispute over wage adjustments for dockworkers has been ongoing since 2019.

In 2019, the workers' conference of the stevedore company raised a series of demands to the employer, including, in the first place, an increase of rates and salaries by 20% — according to the trade union committee, this was the factor by which the wage lagged behind the real inflation level within the period from 2014 to 2017. They also demanded that a fixed procedure be established for rates and wage indexation in the collective bargaining agreement. But the employer refuses to do so.

Maxim Kolyadintsev, DUR President, believes this is happening because there is no clear, legally established procedure for indexation: "Everybody interprets the Labor Code the way they like. "Everyone understands that adjustments should be made in line with the inflation rate, but it's always convenient to cite the Labor Code of the Russian Federation — since the code doesn't specify this, every employer interprets the inflation rate however they see fit."

He adds that for the dockworkers, the issue of wage indexation and its formalization in the collective bargaining agreement is a matter of principle; however, such a practice does not exist in Russia.

A LONG-STANDING PROBLEM

Another unresolved issue is the use of temporary labor in ports — in other words, the active hiring of outside workers to fill the positions of regular dockworkers and machine operators in seaports.

"These workers are recruited through staffing agencies," explains Maxim Kolyadintsev. "However, private employment agencies — which initially hire these workers and then place them with stevedoring companies as contract dockworkers and machine operators — are unable to ensure that these workers meet the necessary qualification standards."

The primary objectives of establishing such relationships are to reduce the cost of labor, minimize guarantees and compensation for work in hazardous and dangerous conditions, avoid responsibility for safeguarding and maintaining workers' health, conceal workplace injuries and accidents, and eliminate the profession of dockworker-machinist.

— The problem is that we can't judge either their qualifications or their knowledge of occupational safety requirements. "Today, many ports are facing issues with temporary labor," explained Maxim Kolyadintsev.

The DUR Congress believes that this issue can be resolved by imposing a complete ban on hiring dockworkers and machine operators through staffing agencies and by enshrining this ban in law.

"We firmly believe that labor leasing is not only a headache for us, but also a serious problem for the state, as it involves tax evasion, under-the-table

Главными же целями создания таких отношений являются сокращение себестоимости погрузочно-разгрузочных работ, уменьшение гарантий и компенсаций за работу во вредных и опасных условиях труда, отсутствие ответственности за сохранение и поддержку здоровья работника, сокрытие производственного травматизма и несчастных случаев, истребление профессии докера-механизатора.

— Проблема в том, что мы не можем судить ни об их квалификации, ни о знаниях требований охраны труда. Сегодня проблемы с заемным трудом существуют во многих портах, — объяснил Максим Колядинцев.

Решение этого вопроса Съезд РПД видит в полном запрете привлечения к работе докера-механизатора людей из кадровых агентств и закреплении этого запрета на законодательном уровне.

— Мы твердо уверены, что заемный труд — не только наша головная боль, но и серьезная проблема для государства, ведь это — уход от налогов, серые зарплаты, подрыв безопасности из-за привлечения на территорию режимного объекта посторонних людей, — сказал М. Колядинцев.

ДЕНЬ ОТДЫХА РАВЕН ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ СМЕНЫ

Работа продолжится и по вопросу, связанному с тем, что некоторые работодатели неверно трактуют ст. 186 Трудового кодекса РФ. Она гарантирует работникам-донорам освобождение от работы в день сдачи крови с сохранением среднего заработка, а также предоставление дополнительного дня отдыха. Всего донору положено два оплачиваемых дня — день сдачи и день отдыха, которые можно использовать в течение года или присоединить к отпуску. Однако для докеров эти гарантии часто не работают в полной мере.

— Некоторые компании считают, что «день» — это календарные сутки. Это создает несправедливую ситуацию для докеров, работающих в ночные смены по 12 часов. Такая смена формально приходится на два календарных дня, и работодатель может засчитать ее как два дня отдыха, лишая сотрудника части положенной компенсации, — объясняет председатель РПД.

Отметим, что многие российские докеры, состоящие в профсоюзе, регулярно сдают кровь: несмотря на тяжелую работу — смены по 12 часов, они находят силы и время на сдачу крови для нуждающихся пациентов.

— В феврале 2025 года Верховный суд РФ разъяснил, что при сменном режиме работы день отдыха должен приравниваться к рабочей смене, а не к календарному дню. Это означает, что для оплаты дней сдачи крови и дополнительного выходного учитывается продолжительность конкретной рабочей смены сотрудника по графику.

РПД предлагает внести дополнение в статью 186 ТК РФ, которое бы однозначно закрепило правило для сменных работников: день отдыха равен продолжительности смены.

ПРОФСОЮЗ — МОЩНЫЙ ИНСТРУМЕНТ КОЛЛЕКТИВНОЙ ЗАЩИТЫ

Съезд Российского профсоюза докеров стал важной площадкой для обмена опытом и выработки общей стратегии на ближайшие годы. Так, среди основных планов и целей профсоюза — борьба с заемным трудом и занижением результатов специальной оценки условий труда докеров-механизаторов; продолжение работы по обеспечению права выборных представителей профсоюзов на беспрепятственный доступ на территорию морских портов для выполнения уставных задач профсоюза и внедрению на рабочих местах Особенностей режима рабочего времени и времени отдыха докеров; обращение в Министерство транспорта РФ с ходатайством о награждении докеров, демонстрирующих результаты в работе и внесшие существенный вклад в развитие морской отрасли.

В планах председателя РПД Максима Колядинцева — продолжить лично встречаться с лидерами и членами РПД, а также с руководством стивидорных компаний на местах для того, чтобы наладить диалог между профсоюзом и работодателями в рамках социального партнерства и решить накопившиеся проблемы.

В рамках этой же работы делегаты Съезда РПД приняли решение расширить географию влияния Российского профсоюза докеров, тем более что с просьбой рассмотреть возможность о вступлении в РПД обратились коллеги из Бердянска. В новые регионы, а также в те порты, где РПД не представлен или перчики профсоюза были уничтожены работодателями, РПД будут направлены активисты РПД.

Не последнюю роль в решении всех поставленных задач играет единая позиция докеров.

— Чем больше людей в профсоюзе, тем сильнее профсоюз и результативнее его деятельность, — заключил председатель РПД Максим Колядинцев.

wages, and security risks stemming from the presence of unauthorized individuals on the premises of a restricted-access facility," said Maxim Kolyadintsev.

DAY OFF EQUAL TO THE SHIFT LENGTH

Work will also continue on the issue related to the fact that some employers misinterpret Article 186 of the Labor Code of the Russian Federation. It guarantees that employees who donate blood are excused from work on the day of their donation while retaining their average earnings, and are also granted an additional day off. Donors are entitled to a total of two paid days off — the day of donation and a day of rest — which can be taken within the year or added to their vacation time. However, for dockers, these guarantees often do not work as intended.

"Some companies believe that a "day" means a calendar day. This creates an unfair situation for the dockers working night shifts of 12 hours. Such a shift formally falls on two calendar days, and the employer can count it as two days off, depriving the employee of part of the due compensation," explains DUR President.

It is worth noting that many Russian dockworkers who are union members regularly donate blood: despite their demanding work — 12-hour shifts — they find the strength and time to donate blood for patients in need.

— In February 2025, the Supreme Court of the Russian Federation clarified that for a shift work schedule, a day off should be equated to a work shift, not a calendar day. This means that for purposes of paying for days of blood donation and an additional day off, the duration of the specific work shift of the employee according to the schedule should be taken into account.

The DUR proposes amending Article 186 of the Labor Code of the Russian Federation to clearly establish the following rule for shift workers: a day off shall be equal to the duration of a shift.

UNION AS A POWERFUL TOOL FOR COLLECTIVE PROTECTION

The Congress of the Dockers' Union of Russia served as an important forum for sharing experiences and developing a common strategy for the coming years. Thus, among the Union's main plans and objectives are: the fight against temporary labor and the underreporting of the results of the special assessment of the working conditions for the dockworkers and the machine operators; continuing efforts to ensure that the elected union representatives have unimpeded access to seaport premises to carry out the union's statutory duties and to implement specific provisions regarding dockworkers' working hours and rest periods in the workplace; submitting a request to the Ministry of Transport of the Russian Federation to award dockworkers who demonstrate outstanding performance and have made a significant contribution to the development of the maritime industry.

DUR President Maxim Kolyadintsev plans to continue meeting in person with the DUR leaders and members, as well as with the management of local stevedoring companies, in order to establish a dialogue between the union and employers within the framework of social partnership and resolve outstanding issues.

As part of this same effort, delegates to the DUR Congress decided to expand the Dockers' Union of Russia's geographical outreach, especially since colleagues from Berdyansk had requested that the possibility of joining the DUR be considered. The DUR activists will be sent to new regions, as well as to those ports where the DUR is not represented or where the union's offices have been destroyed by employers.

The unified stance of the dockers plays a significant role in addressing all the tasks at hand.

"The more members a union has, the stronger it is and the more effective its work becomes," concluded Maxim Kolyadintsev, DUR President.

СПРАВКА:

Максим Колядинцев родился в Ленинграде в 1975 году. В порт пришел в 1991 году подсобным рабочим. С 1993 по 1995 гг. служил в армии, участвовал в первой Чеченской войне, имеет награды. В 1996 году вернулся в порт докером-механизатором, прошел путь от докера 4 класса до 1 класса и бригадира комплексной бригады. В 2007 году был избран председателем первичной профсоюзной организации РПД «НЕВА-МЕТАЛЛ». В 2016 году уволился из порта по состоянию здоровья, продолжив активно заниматься общественной деятельностью. В 2020 году выбран и.о. председателя РПД, с 1 мая 2021 года — председателем Российского профсоюза докеров. 7 апреля 2026 года был избран председателем РПД на новый срок.

BACKGROUND INFORMATION:

Maxim Kolyadintsev was born in Leningrad in 1975. He joined the port in 1991 as an auxiliary worker. From 1993 to 1995 he served in the army and participated in the first Chechen war; has been awarded. In 1996 he returned to the port as a docker — machine operator where rose from class 4 docker to class 1 docker and a mixed crew foreman. In 2007, he was elected the chairman of the Russian Dockers' Union cell at NEVA-METAL. In 2016, he resigned from the port for health reasons but continued as a social activist. In 2020, and was elected acting chair and since 1 May 2021 he is the full-fledged President of the Russian Dockers' Union. On April 7, 2026, he was elected as President of the DUR for a further term.

ЖИТЬ В РИТМЕ НОН-СТОП

Далеко не для каждого спокойная жизнь — это идеальный сценарий. В этом за время своей плавательной практики в очередной раз убедилась Анастасия Солопова, курсант 4 курса факультета навигации и связи Института «Морская академия» ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова. На борту газовоза Valera девушка провела почти пять месяцев: плотный график позволил ей с головой окунуться в профессию и приобрести бесценный опыт. «Капитан газовоза, которым я мечтаю стать, должен знать все: владеть навыками работы с такелажем, знать процедуру грузовых операций, уметь швартовать судно и не только», — объясняет она. Анастасия — неутомимая, легкая на подъем, она всегда готова уйти в море. Ее жизнь — непрерывный драйв: еще вчера она была в Кейптауне, а сегодня, вернувшись в Санкт-Петербург, участвует в межвузовском конкурсе профессионального мастерства среди курсантов. При этом днем она успевает ходить на лекции, а по вечерам играет на гитаре и поет.

В ВЫСШЕЙ ЛИГЕ ТОРГОВОГО ФЛОТА

Пройти плавпрактику на газовозе было давней мечтой Анастасии: первый опыт в рамках стипендиальной программы ПАО «Совкомфлот» она получила на нефтеналивных танкерах NS Lotus и SCF Baikal. Нынешняя практика для нее — уже третья по счету и первая на судне такого типа.

— Попасть на газовоз для практиканта — большая удача. На прошлый Новый год даже такое желание загадала — и оно сбылось! Обычно курсантов отправляют на газовозы только после четвертого курса из-за строгих требований, но мне удалось попасть после третьего, — делится девушка.

Анастасия Солопова поднялась на борт Valera в октябре прошлого года и даже не ожидала, что маршрут судна будет настолько интересным: за время стажировки газовоз прошел десятки тысяч морских миль — из Высоцка через Атлантику и Индийский океан в Китай и обратно в российские порты — по нескольку раз.

— Как только я оказалась на судне, сразу поняла, что мне придется многому учиться. Газовоз — это уникальное, высокотехнологичное судно, его системы несоизмеримо более сложные,

> Обычно курсантов отправляют на газовозы только после четвертого курса из-за строгих требований, но мне удалось попасть после третьего

LIVING A NON-STOP RHYTHM

A quiet life isn't everyone's ideal scenario. Anastasia Solopova, a 4-year cadet of the Department of Navigation and Communications at the Maritime Academy of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, has once again come to realize this fact during her practical training at sea. The young lady spent nearly five months aboard the gas tanker Valera: her busy schedule allowed her to immerse herself fully in the profession and gain invaluable experience. "The gas tanker master — a profession I dream about — needs to know everything: how to handle rigging equipment, the procedures for cargo operations, how to moor a vessel, and much more," she explains. Anastasia is tireless and easy-going — she's always ready to put out to sea. Her life is a whirlwind: just yesterday, she was in Cape Town, and today, having returned to St. Petersburg, she is participating in an inter-collegiate professional skills competition for cadets. During the day, she manages to attend lectures, and in the evenings she plays the guitar and sings.

IN THE TOP TIER OF THE MERCHANT FLEET

Completing her sea practical training on a gas tanker had long been Anastasia's dream: she obtained her first experience as part of Sovcomflot scholarship program aboard the oil tankers NS Lotus and SCF Baikal. This is her third practical experience and her first on a vessel of this type.

> The cadets are usually not assigned to gas tankers until their fourth year because of the strict requirements, but I managed to get assignment after my third year

"It's a real stroke of luck for a person undergoing practical training to get a place on a gas tanker. Last New Year's Eve, I even made a wish about that — and it came true! The cadets are usually not assigned to gas tankers until their fourth year because of the strict requirements, but I managed to get assignment after my third year," the young lady explains.

She joined the gas tanker Valera last October and never expected the vessel's route to be so interesting: during her practical training, the gas tanker traveled tens of thousands of nautical miles — from Vysotsk across the Atlantic and the Indian Oceans to China and back to Russian ports — several times over.

"As soon as I got on board, I realized right away that I had a lot to learn. A gas tanker is a unique, high-tech vessel. Its systems are incomparably more complex than those on conventional tankers. It's precisely this complexity that appeals to me," she says.

Dmitry Kuzmin, the Master of the gas tanker Valera, likely noticed the young lady's attitude and willingness to tackle difficult tasks right away, and offered her promotion from a cadet to a seawoman position during the voyage.

"I was nervous about a lot of things: how the crew would react to a seawoman, what the bosun would say, and, of course, whether I'd be physically up to the job," Anastasia admits.

The worries turned out to be groundless. Of course, not everything went smoothly the first time around, and her status as a rookie sometimes was noticeable, but she threw herself into this work: she helped with mooring operations and stood the watch on the master's bridge. The crew's support was her greatest asset — the seafarers understood her initial struggles and helped her in different situations. Anastasia spent her free time in the

> В этом рейсе я сделала для себя главный вывод: будущий судоводитель обязан знать каждый винтик на своем судне

↑

Курсант 4 курса факультета навигации и связи Института «Морская академия» ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Анастасия Солопова и капитан газовоза Valera Дмитрий Кузьмин

Anastasia Solopova, a 4-year cadet of the Department of Navigation and Communications at the Maritime Academy of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, and Dmitry Kuzmin, the Master of the gas tanker Valera

чем на обычных танкерах. Именно эта сложность меня и привлекает, — говорит она.

Вероятно, этот настрой и готовность девушки к решению сложных задач сразу заметил капитан газовоза Valera Дмитрий Кузьмин, предложив ей перейти по ходу плавания с должности кадета на должность матроса.

— Волновалась по многим поводам: как воспримет девушку-матроса команда, что скажет боцман, и, конечно, справлюсь ли я физически с этой работой, — признается Анастасия.

Волнения оказались напрасны. Конечно, не все получалось с первого раза, и статус новичка давал о себе знать, но девушка с головой ушла в работу: участвовала в швартовках и несла ходовые вахты на капитанском мостике. Главным подспорьем для нее стало отношение команды — моряки с пониманием относились к первым трудностям и во всем помогали. Свободное время Анастасия проводила в пункте управления грузовыми операциями судна. По ее признанию, работа с грузом на газовозе — целое искусство.

— В этом рейсе я сделала для себя главный вывод: будущий судоводитель обязан знать каждый винтик на своем судне, а кроме того — хорошо разбираться во всех тонкостях работы на палубе, — уверена А. Солопова.

РАВНЕНИЕ НА КАПИТАНА

Особое впечатление на Анастасию произвел капитан газовоза Valera Дмитрий Николаевич Кузьмин: представитель морской династии и выпускник Макаровки, он стал для девушки примером того, каким должен быть настоящий лидер экипажа.

— Дмитрий Николаевич — удивительный человек. Несмотря на колоссальную ответственность, он всегда сохранял невероятное спокойствие, которое передавалось всей команде, — говорит Анастасия.

> During this voyage, I came to a key conclusion: a future vessel's officer must know every nut and bolt on their vessel

vessel's cargo control room. As she admits, handling cargo on a gas tanker is a real art.

"During this voyage, I came to a key conclusion: a future vessel's officer must know every nut and bolt on their vessel, and must also have a thorough understanding of all the intricacies of deck operations," says A. Solopova.

ALIGNMENT TO THE MASTER

Anastasia was particularly impressed by Dmitry Nikolaevich Kuzmin, the Master of the gas tanker Valera: a member of a seafaring family and a graduate of the Makarov Academy, he became a role model for her of what a true crew leader should be like.

"Dmitry Nikolaevich is an amazing person. Despite the enormous responsibility, he always maintained incredible calmness that passed on the whole crew," says Anastasia Solopova.

According to her, despite the fatigue that had built up during the voyage, D. Kuzmin always handled difficult situations calmly and confidently. This was the case, for example, in Singapore, where the Master skillfully resolved a conflict arising from an attempt to overcharge the bunkering operation of the gas tanker. Anastasia closely watched as the Master conducted complex negotiations with the bunker crew in English.

"He sounded very professional, convincing, and — most importantly — ethical. There was certainly a lot to learn from that person. That's why I really want to adopt these master qualities," Anastasia admits, adding that Dmitry Kuzmin's personal example has become a role model for the whole crew.

After her watch, she joined the training sessions for future navigators from the deck crew; such sessions were led by the vessel's officers. The seafarers talked about the intricacies of their work, their voyages, and emergency situations — things you won't find in any textbook.

And when her contract was almost up, and she had only 10 days left on board, there was a problem with the crew rotation — the Master asked her to stay for another month.

"I didn't hesitate even for a moment to give my answer. Of course, my parents were waiting for me at home. When I called them, they were disappointed, but knowing my personality, they just wished me luck," she recalls.

So that extra month served as further proof: the Master had been right to put his faith in the seawoman Solopova.

END OF THE ROUTE

During her practical training aboard the Valera tanker, Anastasia got a firsthand taste of life at sea — with all its twists and turns, long voyages, and memorable moments ashore. Indeed, the most memorable of these was the vessel's call at Cape Town — and although the crew had only 24 hours, the seafarers managed to pack in this time period as much as possible.

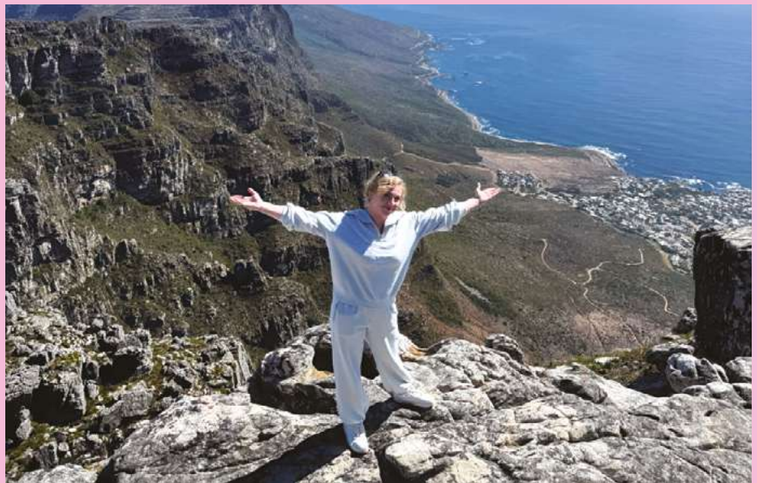
"We were very lucky that the turn happened right there. For me, it was my first time ever going ashore abroad, and it was such a beautiful place on top of all. Being on the boat, we admired the flora and fauna and saw sea lions basking in the sun. I used to only read about them in children's encyclopedias," recalls the cadet.

She was particularly impressed by the Table Mountain — a flat-topped peak that is clearly visible from the sea. And then, there were the sailing competitions, paragliders soaring through the sky, and the ease with which they were able to chat with foreigners.

"The climb up the mountain was exhausting, but our fatigue vanished the moment we saw the endless expanse of the ocean and the panoramic view of Cape Town. Up there, high above the city, we congratulated each other on the end of the voyage," Anastasia laughs.

PEACE IS JUST A DREAM FOR A SEAFARER

As soon as Anastasia Solopova returned to St. Petersburg, she found herself once again at the center of maritime events: she became the master of the cadet team from the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping at an inter-collegiate professional skills competition. During the competition, Anastasia had to demonstrate both her route-planning navigation skills and her ability to handle extreme situations — including jumping into a pool



По ее словам, несмотря на накопившуюся за рейс усталость, Д. Кузьмин всегда справлялся со сложными ситуациями спокойно и уверенно. Так было, например, в Сингапуре, когда капитан виртуозно разрешил конфликтную ситуацию, связанную с попыткой обсчета при бункеровке газовоза. Анастасия внимательно наблюдала, как капитан вел сложные переговоры с бункеровщиками на английском языке.

— Это звучало максимально грамотно, убедительно и этично. У такого человека действительно было чему поучиться. Поэтому мне очень хочется перенять эти черты капитана, — признается Анастасия Солопова и добавляет, что личный пример Дмитрия Кузьмина стал образцом для подражания в экипаже.

После вахт она присоединялась к занятиям для будущих судоводителей из палубной команды — их проводили помощники капитана судна. Члены экипажа рассказывали о нюансах работы, рейсах и нештатных ситуациях, о которых не прочитаешь ни в одном учебнике.

А когда контракт девушки почти закончился, и на борту ей оставалось провести всего 10 дней, возникли сложности со сменой — капитан попросил ее остаться еще на месяц.

— Я ни минуты не сомневалась, какой ответ дать. Конечно, дома меня ждали родители. Когда я им позвонила, они расстроились, но, зная мой характер, просто пожелали удачи, — вспоминает она.

Так дополнительный месяц стал еще одним подтверждением: капитан не ошибся, сделав ставку на матроса Солопову.

КОНЕЦ МАРШРУТА

За время практики на борту Valera Анастасия успела прочувствовать морскую жизнь изнутри — со всеми ее поворотами, долгими переходами и яркими моментами на берегу. Так, самым запоминающимся из них стал заход судна в Кейптаун — и хотя в распоряжении команды были всего сутки, программу-максимум моряки выполнить успели.

— Нам очень повезло, что смена случилась именно там. Для меня это был первый сход на берег за границей в принципе, а тут еще такая красота. Пока шли на катере, любовались флорой и фауной, видели морских котиков, которые грелись на солнце. Я раньше о них только в детских энциклопедиях читала, — вспоминает курсантка.

Особое впечатление на нее произвела Столовая гора — плоская вершина, которая хорошо видна с моря. А еще — соревнования яхтсменов, летающие парапланы в небе, легкость, с которой удавалось общаться с иностранцами.

— Дорога на гору была утомительной, но усталость как рукой сняло, когда мы увидели бескрайние просторы океана и панораму Кейптауна. Там, высоко над городом, мы и поздравили друг друга с окончанием рейса, — смеется Анастасия.

> Уверена, что после выпуска членство в профсоюзе станет для меня серьезной поддержкой в работе

ПОКОЙ МОРЯКУ ТОЛЬКО СНИТСЯ

Едва Анастасия Солопова вернулась в Петербург, как снова оказалась в центре морских событий: она стала капитаном команды курсантов ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова на межвузовских соревнованиях по профессиональному мастерству. В ходе конкурса Анастасии пришлось показать и навыки навигационной прокладки, и умение действовать в экстремальной ситуации — в том числе прыгать в бассейн и тушить пожар на борту. А сейчас она готовится к концерту в Макаровке: разучивает новую песню, которую сама же споет под гитару.

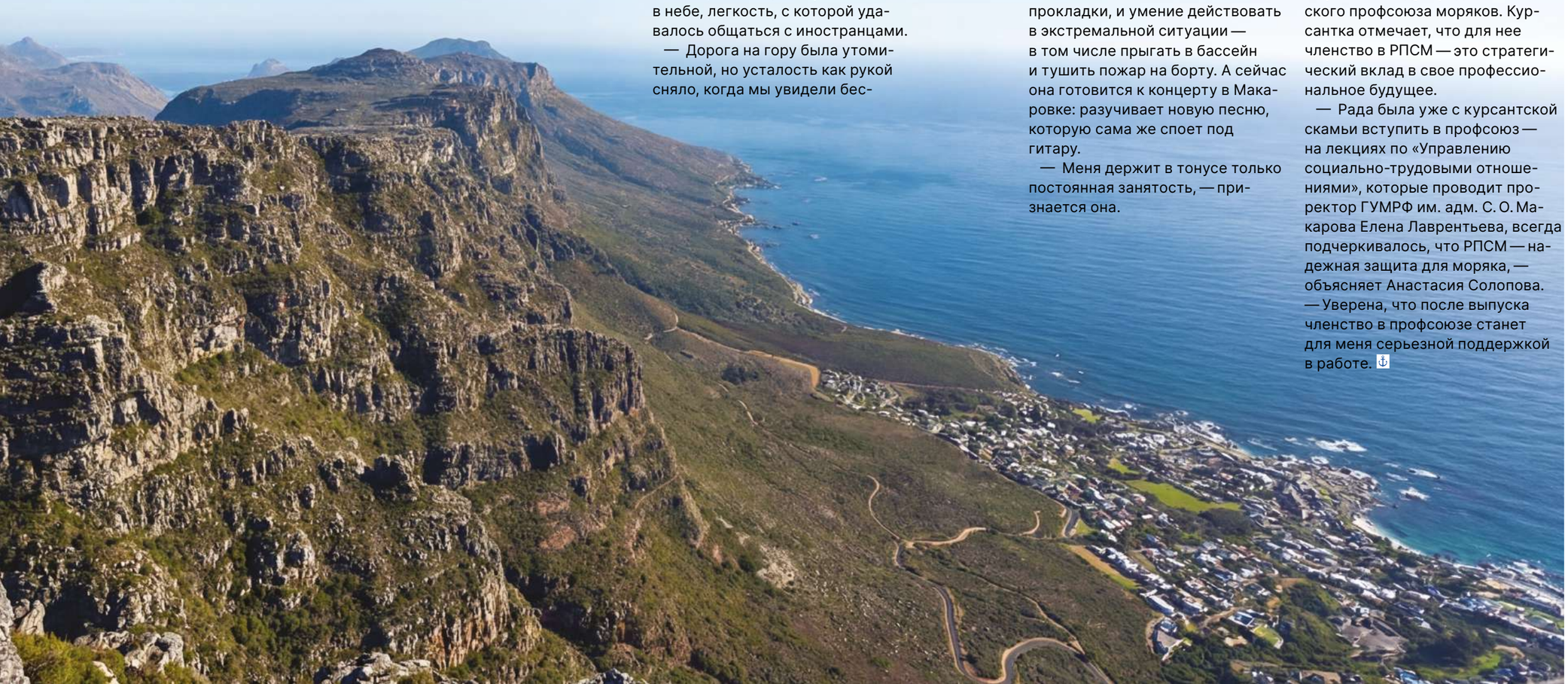
— Меня держит в тонусе только постоянная занятость, — признается она.

На вопрос, не устала ли она за долгие месяцы, проведенные на борту газовоза, Анастасия отвечает без тени сомнения: «Я бы еще и летом сходила в рейс, но меня не пускают — надо все-таки и в университете наверстывать упущенное, — поясняет она. — Спокойная жизнь не для меня — слишком много энергии, чтобы просто сидеть на месте».

ПОД ЗАЩИТОЙ ПРОФСОЮЗА

Важным решением для Анастасии стало и вступление в прошлом году в ряды Российского профсоюза моряков. Курсантка отмечает, что для нее членство в РПСМ — это стратегический вклад в свое профессиональное будущее.

— Рада была уже с курсантской скамьи вступить в профсоюз — на лекциях по «Управлению социально-трудовыми отношениями», которые проводит проректор ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Елена Лаврентьева, всегда подчеркивалось, что РПСМ — надежная защита для моряка, — объясняет Анастасия Солопова. — Уверена, что после выпуска членство в профсоюзе станет для меня серьезной поддержкой в работе. ⚓



> I am confident that after graduation, union membership will be a significant source of support for me in my future work

and putting out a fire on board. And now she's getting ready for a concert at the Makarov Academy: learning a new song, which she'll present accompanying herself on the guitar.

"The only thing that keeps me going is staying busy," she admits.

When asked if she's got tired after spending so many months aboard the gas tanker, Anastasia replies without a hint of hesitation: "I would like to go on a voyage this summer too, but I am not allowed — I still have to catch up on my studies at university," she explains. "I am not for a quiet life — I have too much energy to just sit still."

UNDER THE PROTECTION OF THE TRADE UNION

Another important decision for Anastasia was joining the Seafarers' Union of Russia last year. The cadet notes that personally for her, the membership in the SUR is a strategic investment in her professional future.

"I was eager to join the union even as a cadet — during the lectures on Management of Social and Labor Relations presented by Yelena Lavrentieva, the Vice Rector of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, it was always emphasized that the SUR is a reliable safeguard for seafarers," explains Anastasia Solopova. "I am confident that after graduation, union membership will be a significant source of support for me in my future work." ⚓

ИННОВАЦИИ

ОГОРОД НА БОРТУ

Компания NYK установила компактную стеллажную систему для выращивания растений на борту судна Pirika Moshiri Maru, эксплуатируемого компанией Hokkaido Electric Power Co., Inc.

Инновационная система, получившая название PUTRACK и разработанная компанией Plants Laboratory Co., Ltd., использует уникальную водосберегающую технологию выращивания, требующую лишь небольшого количества воды. Ее конструкция позволяет гибко регулировать количество стеллажей и ярусов в соответствии с имеющимся пространством судна, обеспечивая выращивание необходимого количества овощей даже в ограниченном пространстве на борту. Этот прорыв позволяет непрерывно собирать свежие овощи в море, повышая качество питания на борту и способствуя общему здоровью моряков. Кроме того, ожидается, что эта инициатива снизит затраты, связанные со снабжением, и поможет минимизировать потери продуктов.

К слову, Pirika Moshiri Maru совершает длительные океанские рейсы, и поддержание свежести овощей на борту долгое время оставалось сложной задачей. PUTRACK — это инновационная стеллажная система для выращивания растений, разработанная компанией Plants Laboratory Co., Ltd., занимающейся разработкой и эксплуатацией фабрик по выращиванию растений. Система успешно используется для выращивания более 80 сортов растений, включая листовой салат.

Благодаря таким инициативам, направленным на повышение благополучия моряков, NYK стремится к созданию такой рабочей среды, в которой моряки могут работать безопасно и спокойно в долгосрочной перспективе. ⚓

НА АВТОПИЛОТЕ

Sitronics KT модернизирует систему автономного причаливания для безэкипажных катеров. Новый алгоритм позволит катерам выполнять сложные операции, такие как причаливание, движение в узкостях и обход препятствий в акваториях портов.

Разработчики Sitronics KT работают над модернизацией интеллектуальной системы управления автономных катеров. В основе лежит переход к новой математической модели, кардинально меняющей закон управления, сообщает пресс-служба компании. Ключевой технологией выбран алгоритм модельно-прогнозирующего управления (MPC), который позволит обеспечить точное и безопасное маневрирование автономных катеров во всем диапазоне скоростей хода. Отмечается, что в отличие от классических методов, MPC в реальном времени рассчитывает оптимальные управляющие воздействия, прогнозируя поведение системы с учетом динамики судна и его исполнительных механизмов на несколько шагов вперед, что позволяет достигать высокой точности благодаря интеллектуальному программному обеспечению.

«Наша усовершенствованная система управления позволит обеспечить безопасное автономное маневрирование в стесненных условиях, выход из порта на основной маршрут и точное безопасное причаливание», — прокомментировал генеральный директор Sitronics KT Евгений Шишенин.

Испытания нового алгоритма состоятся в этом году после открытия навигации. В компании отмечают, что разработка станет еще одним значимым шагом к коммерческому внедрению полностью безэкипажных логистических и пассажирских решений в России. ⚓

ЯПОНИЯ ПРИБЛИЗИЛАСЬ К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ВОДОРОДА В СУДОХОДСТВЕ

Так, главный двигатель коммерческого судна успешно прошел заводские испытания на водороде.

Компания Japan Engine Corporation и Kawasaki Heavy Industries заявили, что их большой двухтактный двигатель с низкой скоростью вращения достиг совместного сжигания водорода во всех цилиндрах, обеспечив более 95% использования водорода при полной нагрузке.

Двигатель, предназначенный для установки на океанское судно, знаменует собой отход от предыдущих водородных проектов, которые в основном ограничивались небольшими судами, работающими на коротких маршрутах.

Новый агрегат разрабатывается в рамках государственной программы, возглавляемой NEDO, при поддержке Mitsui O.S.K. Lines (MOL), MOL Drybulk, Onomichi Dockyard и классификационного общества ClassNK. В отличие от предыдущих проектов, этот сочетает в себе высокопроизводительный двухтактный двигатель с топливом из сжиженного водорода, ориентированный на более длительные рейсы и перевозку тяжелых грузов.

Для повышения производительности планируются дальнейшие испытания, но поставка двигателя уже запланирована на январь 2027 года. Он будет установлен на многоцелевом судне водоизмещением 17 500 тонн, строящемся на верфи Onomichi Dockyard.

Компания Kawasaki также разрабатывает бортовую систему подачи водородного топлива, которая будет установлена вместе с двигателем. Ожидается, что с 2028 года судно перейдет в трехлетнюю демонстрационную фазу, эксплуатируемую компанией MOL и ее подразделением по перевозке сухих грузов, а ClassNK будет контролировать безопасность на протяжении всего процесса разработки и испытаний. ⚓

VEGETABLE GARDEN ON BOARD

NYK has installed a compact plant cultivation rack aboard the coal carrier Pirika Moshiri Maru, which is operated for Hokkaido Electric Power Co., Inc.

The innovative system, called the «PUTRACK» and developed by Plants Laboratory Co., Ltd., uses a unique water-saving cultivation technology that requires only a small amount of water. Its design allows for flexible adjustment of the number of racks and tiers to match the ship's available space, enabling efficient cultivation of the required quantity of vegetables even within the limited space on board a ship. This breakthrough enables continual harvesting of fresh vegetables at sea, enhancing onboard meal quality and contributing to the overall health of seafarers. Additionally, this initiative is expected to reduce the workload associated with provisioning and help minimize food loss.

Pirika Moshiri Maru is engaged in long-term ocean voyages, where maintaining the freshness of vegetables loaded as provisions for the crew has been a longstanding challenge. The PUTRACK is an innovative plant cultivation rack developed by Plants Laboratory Co., Ltd., a company engaged in the development and operation of plant factories. The system has been successfully used to cultivate more than 80 varieties of plants, including leaf lettuce.

Through initiatives such as this, aimed at enhancing seafarer well-being, The NYK Group will continue to contribute to the realization of a sustainable society. ⚓

© Putrack

ON AUTOPILOT

Sitronics KT is upgrading its autonomous berthing system for unmanned boats. The new algorithm will enable the boats to perform complex operations, such as berthing, navigating narrow waterways, and avoiding obstacles in harbor waters.

Sitronics KT designers are working on upgrading the intelligent control system for autonomous boats. It is based on a transition to a new mathematical model that fundamentally changes the control law, according to the company's press service.

The key technology chosen is the model-predictive control (MPC) algorithm, which will ensure precise and safe maneuvering of autonomous boats across the entire speed range.

Unlike traditional methods, MPC calculates optimal control actions in real time and predicts system behavior several steps ahead based on the vessel's dynamics and actuators, enabling high accuracy thanks to intelligent software.

"Our advanced control system will enable safe autonomous maneuvering in confined spaces, as well as departing from a port to the main route, and precise, safe berthing," commented Evgeny Shishenin, CEO of Sitronics KT.

This year, the new algorithm will be tested following the start of the navigating season. According to the company, this development will mark yet another important step toward the commercial launch of fully unmanned logistics and passenger shipping solutions. ⚓

© Архив Sitronics Group

JAPAN HAS TAKEN A STEP CLOSER TO HYDROGEN-POWERED SHIPPING

The main engine for a commercial vessel successfully passed factory trials on hydrogen.

Japan Engine Corporation and Kawasaki Heavy Industries said their large, low-speed two-stroke engine has achieved hydrogen co-firing across all cylinders, reaching more than 95% hydrogen use at full load.

The engine — designed for installation on an oceangoing vessel — marks a shift from earlier hydrogen projects, which have largely been limited to small ships operating on short routes.

The new unit is being developed under a state-backed programme led by NEDO, with support from Mitsui O.S.K. Lines (MOL), MOL Drybulk, Onomichi Dockyard and class society ClassNK.

Unlike previous efforts, the project combines a high-output two-stroke engine with liquefied hydrogen fuel, targeting longer voyages and heavier cargo operations.

Further testing is planned to refine performance, but the engine is already lined up for delivery in January 2027. It will be installed on a 17,500 dwt multi-purpose vessel being built by Onomichi Dockyard.

Kawasaki is also developing the on-board hydrogen fuel supply system, which will be fitted alongside the engine.

The vessel is expected to enter a three-year demonstration phase from 2028, operated by MOL and its dry bulk arm, with ClassNK overseeing safety throughout development and trials. ⚓

© MOL

МОРСКАЯ ПРОФЕССИЯ СТРЕМИТЕЛЬНО ЭВОЛЮЦИОНИРУЕТ

Непрерывное образование становится стандартом для моряков — к такому выводу пришли участники 12-й сессии Подкомитета по человеческому фактору, подготовке и несению вахты Международной морской организации (ИМО), которая прошла в конце февраля в Лондоне. Главным вопросом повестки сессии стало продолжение всеобъемлющего пересмотра Международной Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) и Кодекса ПДНВ — работа, которая определит требования к обучению и переподготовке моряков на десятилетия вперед. Так, по мнению экспертов, грядущие изменения затронут практически все аспекты морской профессии: труженикам флота придется пройти особую подготовку для работы на судах с альтернативными видами топлива, научиться основам кибербезопасности, а также освоить новые знания в области психологической устойчивости и поддержания здорового климата в условиях сокращенного экипажа.

ЕДИНЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ ВСЕХ, КТО В МОРЕ

Если Конвенцию о труде в морском судоходстве (КТМС) называют «Биллем о правах о моряков», то Конвенцию ПДНВ можно по праву считать их профессиональной азбукой. Этот ключевой документ, установивший первые единые международные требования к подготовке и дипломированию членов экипажей судов, был принят почти полвека назад — в 1978 году.

С тех пор ИМО инициировала всеобъемлющий пересмотр этого документа лишь дважды. Так, в 1995 году был принят Кодекс ПДНВ — техническое приложение к Конвенции, которое содержит детальные международные стандарты профессиональной компетентности моряков: по нему, например, работают морские тренажерные центры и квалификационные комиссии во всем мире.

Помимо значительных пересмотров, Конвенция ПДНВ изменяется по отдельным, конкретным направлениям, так в 2010 году вступили в силу Манильские поправки к Конвенции и Кодексу.

Они ввели новые требования к дипломированию моряков, включая обязательную подготовку по работе с электронными картами и информационными системами, новые стандарты охраны судна, а кроме того — нормы режима труда и отдыха для борьбы с усталостью экипажей и многие другие требования.

БОЛЬШАЯ ПЕРЕМЕНА

В 2024 году ИМО начала третий масштабный пересмотр ПДНВ. Причина — стремительное развитие цифровых технологий в морской сфере, внедрение искусственного интеллекта, развитие автономного судоходства, а также появление судов, работающих на альтернативных видах топлива.

Почти два года Международная морская организация выявляла пробелы в регулировании Конвенции и существующих минимальных нормах, анализировала предложения государств-членов ИМО, которых набралось несколько сотен.

В итоге в конце февраля 2026 года на 12-й сессии Подкомитета ИМО по человеческому фактору, подготовке и несению вахты (HTW 12) эксперты впервые обсудили свыше 160 объемных документов, призванных определить требования к подготовке судоводителей, механиков и электромехаников XXI века.

В работе сессии в составе российской делегации приняли участие сотрудники Постоянного представительства Российской Федерации при ИМО, специалисты Главного управления и Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства, а также директор департамента по конвенционной подготовке ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Александр Горобцов.

В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ

Как отметил А. Горобцов, из-за плотного графика сессии Подкомитета эксперты были вынуждены сфокусироваться на отдельных направлениях, которые Секретариат Международной морской организации выделил в качестве приоритетных, чтобы максимально сблизить позиции стран-участниц.

— Одной из самых обсуждаемых тем стала возможность замены части плавательного стажа — до трех месяцев, интенсивной тренажерной подготовкой

THE MARITIME PROFESSION IS RAPIDLY DEVELOPING

Continuing education is becoming the norm for the seafarers — this was the conclusion reached by participants at the 12th Session of the International Maritime Organization's (IMO) Sub-Committee on Human Elements, Training and Watchkeeping, which took place in London in late February. The main topic on the Session's agenda was the ongoing comprehensive revision of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) and the STCW Code — a process that will shape the requirements for the seafarers training and re-training processes for decades to come. According to experts, the upcoming changes will affect virtually every aspect of the maritime profession: marine workers will have to undergo special training to work on vessels powered by alternative fuels, learn the basics of cybersecurity, and acquire new knowledge in the areas of psychological resilience and maintaining a healthy work environment amid reduced crew size.

UNIFORM RULES FOR EVERYONE AT SEA

If the Maritime Labour Convention (MLC) is often referred to as the "Bill of Rights for Seafarers," then the STCW Convention can rightly be considered their professional primer. This key document, which established the first uniform international requirements for training and certification of vessel crew members, was adopted nearly half a century ago — in 1978.

Since then, the IMO has initiated a comprehensive review of this document only twice. For example, in 1995, the STCW Code was adopted — a technical appendix to the Convention that sets out detailed international standards for the professional competence of seafarers: maritime training centers and certification boards around the world operate in accordance with its points.

In addition to significant revisions, the STCW Convention is being amended in specific areas; for example, the Manila Amendments to the Convention and the Code entered into force in 2010.

They have introduced new requirements for the certification of seafarers, including mandatory training in the application of electronic charts and information systems, new standards for vessel security, as well as regulations on working hours and rest periods to combat crew fatigue, and many other requirements.

A MAJOR CHANGE

In 2024, the IMO launched the third major revision of the STCW. The reason for such revision is the rapid development of digital technologies in the maritime sector, the adoption of artificial intelligence, the

для получения первого рабочего диплома, — рассказал он.

Эксперт подчеркнул, что такая инициатива получила общую поддержку. Поэтому по итогам заседания странам-участницам было поручено разработать предложения по уточнению норм главы I Конвенции: от технических характеристик самих симуляторов до квалификации инструкторов, которые на них работают.

МОРЯКИ-АНТИХАКЕРЫ

Не менее важным по мнению эксперта стал блок компетенций подготовки моряков в области кибербезопасности — по итогам сессии Подкомитет пришел к выводу, что обучение специалистов должно быть напрямую связано с киберрисками конкретного судна.

Так, все члены экипажа будут обязаны овладеть базовыми навыками защиты от проникновения в критически важные системы судна вредоносного программного обеспечения: каждый моряк должен уметь распознавать фишинг, соблюдать правила использования USB-носителей и своих гаджетов.

Наибольшая нагрузка в области противодействия хакерским атакам ляжет на плечи младшего командного состава: вахтенные помощники капитана сосредоточатся на защите систем навигации, а электромеханики вместе с вахтенными механиками займутся судовой автоматикой, системами управления двигателем и всей ИТ-инфраструктурой

По словам А. Горобцова, не менее важные изменения коснутся и типовых учебных курсов ИМО. Так, курс 7.01 «Капитан и старший помощник» станет более объемным. Однако, как он отметил, будут предложены современные образовательные технологии, чтобы общая продолжительность подготовки не увеличилась.

— Будет расти интенсивность обучения, потому что таковы современные тенденции: дополнительное образование стало частью профессии моряка. В программах появится больше рекомендаций по использованию интерактивных элементов, но это задача ближайшего будущего, — констатировал член российской делегации.

Наибольшая нагрузка в области противодействия хакерским атакам ляжет на плечи младшего командного состава: вахтенные помощники капитана сосредоточатся на защите систем навигации, а электромеханики вместе с вахтенными механиками займутся судовой автоматикой, системами управления двигателем и всей ИТ-инфраструктурой.

Как отметил А. Горобцов, изменения в Кодексе ПДНВ также коснулись и управления балластными водами. При этом работа продолжается: Подкомитет решил не перегружать сессию новыми документами, а детально доработать уже поданные предложения.

РАБОТА БЕЗ ВЫГОРАНИЯ

Еще одна часть профессионального стандарта современного моряка — владение навыками в области психологического благополучия. Теперь каждый член экипажа будет проходить специальную подготовку, цель которой — научить моряков распознавать первые признаки стресса и выгорания. Отдельным пунктом в Конвенцию ПДНВ вносится защита от любых форм издевательств:

— Профессиональная среда на судне должна быть безопасной для каждого. Согласно новым стандартам, психологическая устойчивость и здоровая атмосфера на борту становятся такими же обязательными элементами безопасности мореплавания, как и техническая исправность судна, — подчеркнул директор департамента по конвенционной подготовке ГУМРФ.

УБРАТЬ НЕЛЬЗЯ ОСТАВИТЬ

Где поставить запятую, только предстоит решить участникам следующих сессий. Эксперты понимают: подготовка моряков не может включать бесконечное количество сложных элементов. Они считают, что раз уж в стандарт добавляются требования по кибербезопасности, поддержанию психологического здоровья и работе на новых видах топлива, значит, что-то устаревшее должно уйти.

— Споры о том, какой элемент подготовки убрать, обязательно будут, — поделился Александр Горобцов. — Но уже сейчас видно: как бы ни были горячи дискуссии, с течением времени достижение консенсуса становится все более заметным. Все четче проявляется понимание: нужно двигаться дальше, фиксируя достигнутые договоренности,

The greatest responsibility in fighting against hacker attacks will fall on the junior officers: the watch officers will focus on protecting the navigation systems, while the electro engineers, together with the watch engineers, will handle the vessel's automation systems, engine control systems, and the entire IT infrastructure

advancement of autonomous shipping, and the emergence of vessels powered by alternative fuels.

For nearly two years, the International Maritime Organization has been identifying gaps in the Convention's regulations and existing minimum standards, and has been analyzing proposals (several hundreds) from IMO member states.

As a result, in late February 2026, at the 12th Session of the IMO Sub-Committee on Human Elements, Training and Watchkeeping (HTW 12), the experts reviewed for the first time more than 160 comprehensive documents developed to define the training requirements for 21st-century navigators, engineers, and electro engineers.

The in-person session was attended by members of the Russian delegation, including specialists from the Permanent Mission of the Russian Federation to the IMO, experts from the Main Directorate and the Far Eastern Branch of the Russian Maritime Register of Shipping, as well as Alexander Petrovich Gorobtsov, Director of the Department of Convention Training at the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping.

KEEPING UP WITH TIME

As Alexander Gorobtsov noted, due to the Session's tight schedule, the experts were forced to focus on specific areas that the IMO Secretariat had identified as priorities in order to narrow the differences between the participating countries' positions as much as possible.

"One of the most discussed topics was the possibility of replacing up to three months of sailing training with intensive simulator training in order to obtain a first-level vocational diploma," he said.

The expert emphasized that this initiative had received widespread support. Consequently, following the meeting results, the participating countries were tasked with developing proposals to clarify the provisions of Chapter I of the Convention: ranging from the technical specifications of the simulators to the qualifications of the instructors operating them.

According to A. Gorobtsov, equally important changes will also affect the IMO standard training courses. For example, Course 7.01, "Master and Chief Officer," will be expanded. However, as he noted, modern educational technologies will be introduced to ensure that the overall duration of the training program stays the same.

"The training intensity will increase, because that is the current trend: continuing education has become an integral part of a seafarer's profession. The curricula will include more guidance on the use of interactive elements, but that is a task for the near future," noted the member of the Russian delegation.

SEAFARERS AGAINST HACKING

According to the expert, the cybersecurity training curriculum for the seafarers is of equal importance — following the Session, the Sub-Committee concluded that the training process for specialists must be directly tailored to the cyber risks specific to each vessel.

Thus, all crew members will be required to master basic skills for protecting the vessel's critical systems from malware intrusion: every seafarer must be able to recognize phishing attempts and follow the rules for using USB drives and personal devices.

The greatest responsibility in fighting against hacker attacks will fall on the junior officers: the watch officers will focus on protecting the navigation systems, while the electro engineers, together with the watch engineers, will handle the vessel's automation systems, engine control systems, and the entire IT infrastructure.

As A. Gorobtsov noted, the amendments to the STCW Code also addressed ballast water management. Meanwhile, the work continues: The Sub-Committee decided not to overload the Session with new documents, but rather to refine in details the proposals that had already been submitted.

WORKING WITHOUT BURNING OUT

Another key component of the professional standards for modern seafarers is proficiency in psychological well-being. From now on, every crew member will undergo special training aimed at teaching seafarers how to recognize the early signs of stress and burnout. A separate provision in

←
Российская делегация на 12-й сессии Подкомитета ИМО по человеческому фактору, подготовке и несению вахты

The Russian delegation at the 12th session of the IMO Sub-Committee on Human Elrmrnts, Training and Watchkeeping

чтобы не зацикливаться на противоположных позициях.

Пока же, по его словам, учебным заведениям, курсантам и морякам надо выполнять существующие нормы и участвовать в отраслевых опросах — они как раз помогут сформировать будущие требования.

— Еще для членов экипажей действительно очень важно изучать работу с современными компьютерными системами. И вне зависимости от того, как именно изменятся подготовка и дипломирование в ближайшие годы, главное — помнить о поддержании доброжелательной рабочей обстановки на борту, — считает он.

По мнению экспертов, до вступления в силу обновленных Конвенции и Кодекса ПДНВ у моряков есть еще несколько лет. И этот запас времени им лучше потратить на адаптацию к новым реалиям — учиться работать с новыми технологиями и привыкать к работе в малочисленных экипажах, где каждый становится универсальным специалистом, способным решать самые разные задачи. ⚓

the STCW Convention addresses protection against all forms of bullying:

"The work environment on board the vessel must be safe for everyone. Under the new standards, psychological resilience and a healthy atmosphere on board are becoming just as essential to maritime safety as the technical soundness of the vessel," emphasized the Director of the Department of Conventional Training at the State University of Maritime and Inland Shipping.

TO KEEP OR NOT TO KEEP

It is up to the participants of the upcoming sessions to decide what to choose. The experts understand that the seafarer training process cannot include an endless number of complex elements. They believe that since the standard is going to include requirements for cybersecurity, mental health support, and the use of new types of fuel, something outdated must be phased out.

"There will be inevitable debates over which training component to eliminate," Alexander Gorobtsov said. "But it's already clear that, no matter how heated the discussions may be, a consensus is becoming increasingly evident over time. It is becoming increasingly clear that we need to move forward and formalize the agreements we have reached so as not to get bogged down in opposing positions."

In the meantime, he noted, educational institutions, cadets, and seafarers should comply with existing regulations and participate in industry surveys — these will help shape future requirements.

"It is also very important for crew members to learn how to work with modern computer systems. And regardless of how exactly training and certification processes will change in the coming years, the most important thing is to keep maintaining positive working atmosphere on board," he noted.

According to the experts, the seafarers still have a few years before the updated STCW Convention and Code come into force. And they are better to use this extra time to adapt to the new realities — learning to work with new technologies and getting used to working in small crews, where everyone becomes a jack-of-all-trades capable of handling a wide variety of tasks. ⚓

ПОСТРОИТЬ КАРЬЕРУ С ПРОФСОЮЗОМ, или КАК МОЛОДОЙ МОРЯК ВСЕВОЛОД ИОНИК ПОМОГ КОЛЛЕГАМ ПО ЭКИПАЖУ ПОЛУЧИТЬ ЗАРПЛАТУ И ВОШЕЛ В МОЛОДЕЖНЫЙ СОВЕТ РПСМ

Уходя в первый рейс, каждый молодой моряк мечтает о дружном экипаже, интересной работе и хорошей зарплате. Выпускник Морского колледжа Института водного транспорта им. Г. Я. Седова тоже пошел на флот за достойным заработком и престижной профессией, но первый же его профессиональный контракт на танкере обернулся испытанием — работодатель почти полгода не платил. Вернуть заработанные деньги он смог только после обращения в Азово-Донскую территориальную организацию Российского профсоюза моряков. И что самое важное — деньги получил не только Всеволод, но и все его коллеги по экипажу, которые последовали примеру моряка. Получив оперативную помощь АДТО РПСМ, 22-летний моряк вступил в профсоюзные ряды и в начале 2026 года вошел в состав Молодежного совета РПСМ. Всеволод Ионик хочет помогать начинающим специалистам флота.

Его карьера началась многообещающе. За плечами молодого судоводителя из Ростова-на-Дону — четыре плавательные практики и диплом колледжа. Чтобы не терять время, он решил совмещать работу с получением высшего образования: поступив на заочное отделение Института водного транспорта им. Г. Я. Седова, он сразу устроился вахтенным матросом в компанию «Ас-Танкер» на судно, находившееся на ремонте в Турции.

— Для молодого специалиста ремонт — это неплохо: можно изучить устройство судна и его системы. Поэтому стоянка у причальной стенки меня поначалу не смутила, — вспоминает Всеволод. — Тем более что первую зарплату выплатили вовремя — я спокойно работал и обживался на борту.

Однако ему вскоре стало понятно, что ремонт затягивается сверх всяких норм. Опытные члены экипажа объяснили, что дело вовсе не в сложности работ, а в финансовых проблемах судовладельца.

— Пошли слухи, что владелец судна находится на грани банкротства — денег на счетах не было, и ни один из пароходов, принадлежащих компании, в тот момент не работал. В итоге за все шесть с половиной месяцев контракта танкер так и не вышел в море, — рассказал он.

По его словам, все это время на судно исправно доставляли еду, но зарплату морякам выплачивать прекратили. Просидев четыре месяца без денег, экипаж отказался от работ и перешел в режим «охраны» парохода, а еще почти два месяца спустя Всеволод обратился за помощью в Азово-Донскую территориальную организацию Российского профсоюза моряков.

— В профсоюзе сразу откликнулись на мою беду: пока мы два месяца ждали списания, я постоянно получал консультации, — вспоминает Всеволод. — Когда же контракт и виза закончились, мы вернулись домой, так и не дождавшись расчета. В Ростове-на-Дону я вступил в РПСМ и предложил коллегам бороться вместе — так членами профсоюза стали еще четверо моряков с нашего судна.

Такая солидарная позиция моряков быстро принесла положительные результаты — председатель АДТО РПСМ Леонид Глушак провел переговоры с компанией, и меньше чем через месяц судовладелец погасил всю задолженность перед экипажем.

— Мне выплатили 140 тысяч рублей. Казалось бы, сумма не самая большая для флота, но без помощи профсоюза я этих денег мог бы и не увидеть. Только после вступления в РПСМ я понял, что поддержка профсоюза — подчас единственный способ заставить недобросовестную компанию платить заработную плату, — подчеркнул Всеволод.

Сегодня молодой моряк — уже в новом рейсе на сухогрузе, работающем на линии Ростов–Турция, но его далеко идущие планы выходят за пределы капитанского мостика. Набравшись опыта в море, Всеволод планирует строить карьеру на берегу — в качестве капитана-наставника, суперинтенданта или инспектора государственного портового контроля.

Большое поле для реализации своих идей он видит и в профсоюзной работе. Так, недавно Всеволод Ионик вошел в состав Молодежного совета Российского профсоюза моряков, где планирует не только завести профессиональные связи, но и помогать молодым морякам, оказавшимся в трудных ситуациях.

— После возвращения из рейса я собираюсь заняться выдвижением своих инициатив в Молодежном совете РПСМ, — делится планами Всеволод. — Тем, кто задумывается о вступлении в профсоюз, я могу сказать точно — лучшевступить. Когда знаешь, что за тобой стоят люди, которые помогут и не оставят в беде, уходить в рейс спокойнее. Уверенность дорогого стоит. ⚓

DEVELOPING A CAREER WITH A UNION: YOUNG SEAFARER VSEVOLOD IONIK ASSISTED HIS FELLOW CREW MEMBERS IN GETTING PAID AND JOINED THE SUR YOUTH COUNCIL

When embarking on his first voyage, every young seafarer dreams of a close-knit crew, interesting work, and a good salary. A fleet graduate of the Maritime College of the Sedov Water Transport Institute, he also joined the maritime fleet, having in mind a decent salary and a prestigious profession. However, his first professional contract to work on a tanker turned into a hardship, as his employer didn't pay him for almost six months. He managed to get his wages only after the interference of the Azov Sea and River Don Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia. And most importantly, not only Vsevolod but also all his crewmates, who followed his example, received their wages. Having received prompt assistance from the SUR ASRDTO, the 22-year-old seafarer joined the Union and, in early 2026, became a member of the SUR Youth Council. Vsevolod Ionik wants to help fledgling maritime fleet workers.

The career of Vsevolod Ionik started off promisingly. The young navigator from Rostov-on-Don has four shipboard trainings and a college diploma under his belt. To save time, he decided to combine work with higher education: having enrolled in the correspondence department of the Sedov Institute of Water Transport, he immediately found a job as an AB on the As-Tanker company's vessel, which was staying under repairs in Turkey. "Repairs are a good experience for a young specialist: you can learn the structure of a vessel and its systems. So, being moored at the berth didn't bother me at first," Vsevolod recalls. "Especially since my first salary was paid on time, I was working quietly and was getting settled on board."

However, it soon became clear to him that the repairs were dragging on beyond all expectations. Experienced crew members explained that the issue wasn't the complexity of the work but the shipowner's financial problems. "Rumors began to circulate that the shipowner was on the verge of bankruptcy, there was no money in the accounts, and none of the company's vessels were in operation at the time. As a result, the tanker never set sail for the entire six and a half months of the contract," he said.

According to him, food was regularly delivered on board the vessel during this entire period, but the payment of wages was stopped. The crew went into the ship's "securing mode" and refused to work after four months of being unpaid. Almost two months later, Vsevolod turned to the Azov Sea and River Don Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia for help.

"The union immediately responded to my plight: I received constant consultations during those two months we were waiting for signing-off from the vessel," Vsevolod recalls. "When the contract and visa expired, we returned home without receiving our wages. In Rostov-on-Don, I joined the SUR and suggested that my colleagues fight together, and four more crew members of our vessel became union members."

This solidarity among the seafarers quickly yielded positive results: Leonid Glushak, the SUR ASRDTO Chair, entered negotiations, and less than a month later, the shipowner paid off the entire crew debt.

"I was paid RUB140,000. It might not seem like a large sum for the maritime fleet, but without the union's help, I might never have seen that money. Only after joining the SUR did I realize that union support is sometimes the only way to force an unscrupulous company to pay wages," Vsevolod emphasized.

Today, the young seafarer is already on a new voyage on board a bulk carrier operating on the Rostov-Turkey route, but his long-term plans extend beyond the bridge. Having gained experience at sea, Vsevolod plans to build a career ashore — as a Captain Instructor, Superintendent, or Port State Control Officer.

Besides, he considers union activity as a significant scope to implement his ideas. Vsevolod Ionik recently has become a part of the Youth Council of the Seafarers' Union of Russia. Being its member, he plans not only to make professional connections but also to help young seafarers in difficult situations.

"Upon my return from the voyage, I'm going to start promoting my initiatives within the SUR Youth Council," Vsevolod shares his plans. "For those thinking about joining the union, I can say for sure — it's better to join. When you know you have people behind you who will help you and not abandon you in hard times, it's more reassuring to embark on a voyage. Confidence stands high." ⚓

НОВОСТИ

ЛУЧШИЙ КЕЙС ПО ДОСТАВКЕ УГЛЯ НА ЧУКОТКУ

Курсанты МГУ имени адмирала Г. И. Невельского победили в конкурсе студенческих проектов, направленных на развитие арктического судоходства. Будущие специалисты флота представили лучший кейс по доставке угля на Чукотку морскими судами.

Масштабный хакатон, организованный при поддержке Центра проектной деятельности Российского университета транспорта, прошел на базе Дальневосточного морского тренажерного центра. Соревнование объединило 12 команд. Половина участников конкурса работала над кейсом ИТ-компании «Тирос Сервис», связанным с модернизацией связи судна с берегом, а остальные команды решали, как организовать доставку угля на Чукотку в суровых арктических условиях и при отсутствии портовой инфраструктуры для судоходной компании «АЗИА».

— При поиске оптимального решения мы рассматривали самые разные варианты: от использования ледоколов, беспилотников и понтонных мостов до полной смены логистического маршрута, — рассказал курсант 3 курса факультета судовой энергетики, член Российского профсоюза моряков Дмитрий Гаврилов. — В итоге наша команда пришла к выводу, что использование судов-амфибий на воздушной подушке — самый эффективный способ доставки в таких условиях.

Он пояснил, что согласно расчетам, проведенным его командой, такая логистическая схема оказалась в 1,5 раза экономичнее существующих решений — перевозок угля вертолетами, которые компания использовала ранее.

— Будем надеяться, что компания рассмотрит наше предложение как реальный инструмент оптимизации северного завоза, — подчеркнул Дмитрий Гаврилов. ⚓

ПРОФСОЮЗ — ПЛОЩАДКА ДЛЯ РАЗВИТИЯ КУРСАНТОВ

Курсанты-члены цеховой профсоюзной организации первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока Российского профсоюза моряков в МГУ им. адм. Г. И. Невельского приняли участие в заседании Молодежного совета Федерации профсоюзов Приморского края. Особое внимание на заседании было уделено вопросам работы с молодежью в Приморском крае и важности профсоюзной деятельности как инструменту защиты прав и площадке для развития.

— У ФППК есть отличные кейсы, которые мы планируем внедрить в МГУ. Например, нам интересен формат «профсоюзного десанта»: когда профильные спикеры приезжают в образовательную организацию и подробно объясняют учащимся, что такое профсоюз и как он помогает своим членам. Кроме того, отработана система единого календаря, когда все профсоюзы региона вместе проводят масштабные мероприятия, — отметил курсант 3 курса факультета судовождения и связи Ярослав Колобов.

По его словам, особенно курсантов привлекла новая инициатива Федерации по запуску конкурса грантов на лучшую агитацию в профсоюзную ячейку — в этом кейсе они увидели большие перспективы для своей профсоюзной организации.

— Мы вернулись с совета с конкретной идеей — развивать партнерство с ФППК. Такой шаг придал бы нашей первичке дополнительные возможности развития, — добавил он. — Кроме того, актив цеховой организации рассчитывает придать дополнительный импульс курсантскому совету МГУ и при поддержке РПСМ активнее вовлекать молодежь в самые разные культурные и социальные проекты. ⚓

ПОКОЛЕНИЕ Z МЕНЯЕТ ФЛОТ СЕГОДНЯ

Курсант факультета судовождения и связи МГУ имени адм. Г. И. Невельского, член цеховой профсоюзной организации первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ в МГУ им. адм. Г. И. Невельского Максим Добрунов стал призером 73-й Международной молодежной научно-технической конференции «Молодежь. Наука. Инновации».

Темой исследования курсанта стали морские когнитивные нейросети. Автор предложил использовать искусственный интеллект для повышения безопасности судов: в своей работе он обосновал алгоритм, при котором нейронная система способна анализировать обстановку на судне в режиме реального времени, подсказывать экипажу верные решения и минимизировать риски, связанные с человеческим фактором.

— Я опирался на данные исследований польских ученых, которые работают над сверточными нейронными сетями — их сейчас активно внедряют для автономного судоходства. Эти технологии уже доказали эффективность в распознавании визуальных образов. Такой инструмент способен не только вовремя определить препятствие, но и мгновенно предложить безопасный маневр при расхождении судов, — рассказал он.

Со второго курса М. Добрунов проходит плавпрактику на газовозах судоходной компании MOL. На личном опыте он убедился, что даже самые высокотехнологичные суда нуждаются в апгрейде.

— Современные технологии развиваются быстрее, чем их успевают внедрять на флот. Я просто задался вопросом: а почему бы не использовать нейросети здесь и сейчас, чтобы снизить нагрузку на людей и уменьшить риски ошибок, — пояснил он.

М. Добрунов учится на 5 курсе и планирует продолжать научную работу, его научные руководители предлагают развивать тему использования нейросетей в судоходстве. ⚓

THE BEST CASE STUDY ON COAL DELIVERY TO CHUKOTKA

Cadets from Admiral Nevelskoy Maritime State University won a student project competition aimed at developing Arctic shipping. These future marine specialists presented the best case study on coal delivery to Chukotka by seagoing vessels.

The large-scale hackathon, organized with the support of the Project Activity Center of the Russian University of Transport, was held at the Far Eastern Maritime Simulation Center. The competition brought together 12 teams.

Half of the participants worked on a case study from the IT company Tiros Service that was related to upgrading ship-to-shore communications, while the remaining teams addressed the challenge of organizing coal delivery to Chukotka in the absence of port infrastructure and harsh Arctic conditions for the shipping company AZIA.

"When searching for the optimal solution, we considered a wide range of options: from using icebreakers, drones, and pontoon bridges to completely changing the logistics route," said Dmitry Gavrilov, a third-year student of the Ship Engineering Department and a member of the Seafarers' Union of Russia.

"Ultimately, our team concluded that using amphibious hovercraft is the most efficient delivery method in these conditions."

He clarified that this logistics scheme was 1.5 times more cost-effective than the company's previous strategy of helicopter coal delivery, as determined by his team's calculations.

"We hope the company will consider our proposal as a viable tool for optimizing Northern Supply Haul," Dmitry Gavrilov stressed. ⚓

A TRADE UNION IS A PLATFORM FOR CADETS' DEVELOPMENT

Cadets who are members of the shop trade union organization of the Primary Organization of Vladivostok of the Seafarers' Union of Russia at the Admiral Nevelskoy Maritime State University took part in a meeting of the Youth Council of the Federation of Primorsky Kray Trade Unions.

The meeting focused on youth outreach in Primorsky Kray and the importance of trade union activities as a tool for protecting rights and a platform for development.

"We are going to implement some excellent cases from the Federation of Primorsky Kray Trade Unions at Maritime State University. For example, we're interested in the 'trade union's landing' format. It's when relevant speakers come to the educational institution and explain in detail to students what a trade union is and how it helps its members.

Furthermore, we've developed a unified calendar system where all trade unions in the region jointly organize large-scale events," Yaroslav Kolobov, a third-year cadet of the Faculty of Navigation and Communications, noted.

According to him, the cadets were particularly drawn to the Federation's new initiative to launch a grant competition for the best trade union agitation campaign. They saw great potential for their union organization in this case.

"We've returned from the Council with a specific idea: to develop a partnership with the Federation of Primorsky Kray Trade Unions. Such a step would give our primary organization additional development opportunities," he added.

"Furthermore, the active members of the shop trade union organization hope to give additional impetus to Maritime State University Cadet Council and, with the support of the SUR, to more actively engage young people in a wide range of cultural and social projects." ⚓

GENERATION Z IS CHANGING THE FLEET TODAY

Maxim Dobrunov, a cadet of the Navigation and Radio Communications Faculty at Admiral Nevelskoy Maritime State University and a member of the shop trade union organization of the SUR Primary Organization of Vladivostok at Admiral Nevelskoy Maritime State University, became a prize-winner of the 73rd International Youth Scientific and Technical Conference "Youth. Science. Innovation."

The cadet's research focused on marine cognitive neural networks. The author proposed using artificial intelligence to improve ship safety: in his work, he substantiated an algorithm that enables a neural system to analyze the situation on board a vessel in real time, prompts the crew in decision-making, and mitigates risks associated with human error.

— I relied on research by Polish scientists working on convolutional neural networks, which are now being actively implemented for autonomous shipping. These technologies have already proven effective in recognizing visual images. Such a tool can not only promptly identify an obstacle but also instantly suggest a safe maneuver when passing vessels," he explained.

Since his second year, M. Dobrunov has undergone his shipboard training on MOL shipping company's gas carriers. He has seen firsthand that even the most advanced ships require modernization.

"State-of-the-art technologies are advancing faster than they can be adopted across the fleet. I just thought, why not use neural networks right now to lessen the burden on people and mitigate the risk of mistakes?" he clarified.

Fifth-year cadet Dobrunov intends to carry out more research, and his supervisors are suggesting that he expand on the idea of using neural networks in shipping. ⚓

О БЕДНОМ «СВЕТИЛЕ» ЗАМОЛВИТЕ СЛОВО

PUT IN A GOOD WORD FOR THE POOR “LUMINARY”

↑

РАДЧЕНКО ПЕТР МИХАЙЛОВИЧ

Кандидат технических наук, доктор транспорта, профессор МГУ им. адм. Г. И. Невельского

RADCHENKO PETR MIKHAILOVICH

Candidate of Technical Sciences, Doctor of Transport, and professor at Admiral G. I. Nevelskoy Maritime State University

«Светило» — на морском сленге прозвище судового электромеханика, таящее в себе прямой и переносный смысл. В переносном — члены экипажа судна подчеркивают сложный, интеллектуальный характер этой профессии, своего рода «светоч» разума в своем коллективе. Кандидат технических наук, доктор транспорта, профессор МГУ им. адм. Г. И. Невельского Петр Михайлович Радченко в своей статье «О бедном «светиле» замолвите слово» поднимает вопросы об искусственно заниженном престиже электромеханической службы на судах российского морского флота, случившемся после приватизации флота в 1990-е годы, безопасности мореплавания, замыкающейся на качество подготовки инженеров электротехнического профиля, объективной оценке их значимости в составе судовых экипажей и научно-обоснованном прогнозе по изменению состава машинной команды судов в перспективе. Обо всем этом — в преддверии технической революции на морском флоте в связи с ожидаемым переходом на водородное топливо:

“Luminary” is a nickname for a ship's electro engineer in nautical slang, carrying both a literal and a figurative meaning. Figuratively speaking, the ship’s crew members emphasize the complex, intellectual nature of this profession, serving as a sort of “beacon” of intellect within their team. Petr Mikhailovich Radchenko, Candidate of Technical Sciences, Doctor of Transport, and professor at Admiral G. I. Nevelskoy Maritime State University, raises questions in his article “Put in a Good Word for the Poor “Luminary’” regarding the artificially diminished prestige of the electromechanical service on the ships of the Russian merchant fleet, which occurred following the fleet privatization in the 1990s, maritime safety, which hinges on the quality of training for electro engineers, an objective assessment of their importance within the ship crews, and a scientifically grounded forecast regarding changes in the composition of ship engine rooms. About all of this — in the run-up to a technological revolution in the navy and the anticipated transition to hydrogen fuel:

«Начиная со второй половины прошлого века, наиболее кардинальные изменения на судах произошли и происходят, пожалуй, в сфере электроэнергетики, энергоснабжения и в смежных с ними областях судовой и корабельной техники: автоматике, информатике, компьютеризации и цифровизации. На рубеже 1950-60-х гг. завершился переход судовой и корабельной электроэнергетики с постоянного тока на переменный ток. Вслед за этим последовал бум электротехнических новаций, основанный на поразительных успехах в развитии источников и накопителей электроэнергии, полупроводниковой техники, слаботочной и промышленной электроники, техники измерения, управления и связи и других областях. Он был настолько стремительным и ошеломляющим, что подготовка специалистов к их эксплуатации стала заметно отставать от темпов их внедрения.

> От реформаторского «зуда» на морском транспорте, последовавшего сразу же за его приватизацией в начале 1990-х годов, особенно в невыгодном положении оказалась электротехническая служба судов

К большому сожалению, эти революционные по характеру процессы на российском морском флоте в последние 35 лет совпали с бурными процессами в реформировании экономики и общественных институтов страны, включая среднее, профессиональное и высшее образование. Они усугубили отрыв морского образования от фактически наблюдающегося технического прогресса на современном флоте.

Следует заметить, что от реформаторского «зуда» на морском транспорте, последовавшего сразу же за его приватизацией в начале 1990-х годов, особенно в невыгодном положении оказалась электротехническая служба судов, к которой автор этих строк имеет прямое отношение. Владельцы частных судоходных компаний, стремясь обогатиться немедленно и по максимуму, сразу после приватизации судов приступили к сокращению их экипажей. Не понимая, вследствие своей профессиональной некомпетентности, направления технического прогресса на флоте и значимости электричества для современного судна, новые судовладельцы приступили к действиям, подобным поведению «слона в посудной лавке». И первым среди них — самым непродуманным и драматичным было поголовное исключение из штатного расписания экипажей судов электротехнической службы.

Роль электричества в современном мире ощущает на себе каждый житель планеты. Если в береговых условиях отключение электричества, или блэкаут, может перерасти в непредсказуемое техногенное бедствие, что говорить о морском автономном объекте, лишившемся электроснабжения в открытом океане. Представьте себе, читатель, на миг внезапное исчезновение электропитания на борту судна в условиях жестокого шторма вблизи скалистых берегов в зимний сезон, да еще и ночью в кромешной темноте. Или, например, на судне, следующем в составе каравана из нескольких судов по судоходному каналу, речному фарватеру или иной узкости. Представили? Тогда даже если вы не моряк, вам должно быть понятно и ясно, что может последовать за этим. Подобное событие ставит на кон не только сохранность груза, судна, но и жизни всех членов его экипажа.

Но тогда становится понятной и то, насколько важна роль электротехнического персонала на судне и, прежде всего, его командира — электромеханика. В особенности, когда он один представляет на судне этот персонал. Особо следует подчеркнуть чрезвычайно важную роль судового электричества в «святая святых» мореплавания: безопасности судовождения, борьбе за живучесть гибнущего судна и спасении экипажа, когда возникает необходимость его покинуть. Все меры и усилия, направленные на сохранность судна, груза и жизни людей в экстремальных условиях, действенны, пока судно электропитаемо. Если же этого нет, то, как образно говорится: «дело — труба».

Следует попутно заметить, что специальность электроинженера является одной из наиболее сложных, а потому малопонятной и трудноусваиваемой области знаний. Сфера электрической деятельности ко всему прочему связана с риском поражения человека электрическим током. На судах — к удвоенной и утроенной степени этого риска, поскольку работа электромеханика протекает в опасных и сложных условиях.

В настоящее время уровень оплаты труда судового электромеханика определяется, по сути, двумя критериями: стажем и уровнем электровооруженности конкретного судна. Но этого же явно недостаточно, если учитывать все аспекты специфики его деятельности на судне. В их перечень входят обширный, многопрофильный и многогранный характер деятельности «светила» на транспортном флоте, поскольку электрификация современного судна пронизывает весь его сложный организм; усилия, затрачиваемые на овладение электротехническими знаниями, ввиду

"Since the second half of the last century, the most radical changes in ships have occurred — and continue to occur — perhaps in electrical power engineering, power supply, and related areas of marine and naval engineering: automation, information technology, computerization, and digitalization." In the late 1950s and early 1960s, the transition of shipboard and naval electrical power systems from direct current to alternating current completed. This was followed by a boom in electro engineering innovations, driven by remarkable advances in the development of power generation and storage technologies, semiconductor technology, low-current and industrial electronics, measurement, control, and communications technologies, and other fields. It was so rapid and overwhelming that the training of specialists to operate these systems began to lag significantly behind the pace of their implementation.

Unfortunately, these revolutionary changes in the Russian Navy over the past 35 years have coincided with turbulent reforms in the country's economy and public institutions, including secondary, vocational, and higher education. They have widened the gap between naval education and the technological advancements actually taking place in today's navies.

> The wave of reform-driven changes in maritime transport that followed immediately after its privatization in the early 1990s placed the ships' electro engineering service in a particularly disadvantageous position

It should be noted that the wave of reform-driven changes in maritime transport that followed immediately after its privatization in the early 1990s placed the ships' electro engineering service — to which the author of this article has a direct connection — in a particularly disadvantageous position. The owners of private shipping companies, eager to make as much money as possible as quickly as possible, began reducing their crews immediately after the ships were privatized. Due to their professional incompetence, the new shipowners failed to grasp the direction of technological progress in the fleet and the importance of electricity for modern ships, and thus began acting like a bull in a china shop. And the first of these — the most ill-conceived and dramatic — was the wholesale removal of electrical service ship crews from the staffing schedule.

Every person on the planet feels the impact of electricity in today's world. If a power outage or blackout onshore can escalate into an unpredictable man-made disaster, imagine what would happen to an autonomous offshore facility that loses power in the open ocean. Imagine, dear reader, for a moment, a sudden power outage on board a ship in the midst of a violent storm near rocky shores during the winter season — and at night, in pitch darkness. Or, for example, on a ship sailing as part of a convoy of several ships through a navigable channel, river fairway, or other narrow passage. Can you picture it? Then, even if you're not a seafarer, it should be clear what might follow. Such an incident puts not only the safety of the cargo and the ship at risk, but also the lives of all crew members.

But then it becomes clear just how important the role of the ship's electrical crew is — and, above all, that of their leader, the electro engineer. Especially when he is the only one representing the crew on board. Particular emphasis should be placed on the crucial role of shipboard electrical systems in the "holy of holies" of seafaring: navigational safety, efforts to maintain the survivability of a sinking ship, and the rescue of the crew when it becomes necessary to abandon ship. All measures and efforts aimed at preserving the ship, its cargo, and human life in extreme conditions are effective as long as the ship has a power supply. If that's not the case, then, as the saying goes, "it's all over."

It should also be noted that electro engineering is one of the most complex fields of study, and therefore, one of the least understood and most difficult to master. The electrical field, among other things, involves the risk of electric shock. On ships, this risk is two or three times greater, as the work of an electro engineer takes place in hazardous and challenging conditions.

Currently, the pay rate for a ship's electro engineer is essentially determined by two factors: years of experience and the level of electrical equipment on a particular ship. But that is clearly not enough, given all the specific aspects of their work on board the ship. This list includes the extensive, multidisciplinary, and multifaceted nature of the "luminary's" work in the transport fleet, since the electrification of a modern ship permeates its entire complex system; effort required to master electro engineering knowledge, given its complexity and the objective necessity of its subsequent updating and deepening, due to the continuous flow of innovations in electrification, power supply, automation, informatization, computerization, and digitalization of ships; exceptional importance of the electro engineering service's activities on a modern ship for the safety of its navigation, operational activities, and the preservation of the crew's lives and the cargo being transported; high moral responsibility, stemming from the specific nature of a ship's electro engineer's work, which constantly hangs over their mental and emotional state like the Sword of Damocles; a high level of physical and psycho-

“

Нынешний уровень заработной платы электромеханика не учитывает всего перечня отличительных особенностей его труда на судне и не стимулирует у нынешних абитуриентов осознанного выбора профессии судового электромеханика при поступлении в учебное заведение на фоне тех манипуляций, которым подвергается электромеханическая служба на флоте последние 35 лет

их сложности и объективной необходимости их последующего обновления и углубления, вследствие непрерывности потока новаций в области электрификации, энергоснабжения, автоматизации, информатизации, компьютеризации и цифровизации судов; исключительная значимость сферы деятельности электротехнической службы на современном судне для безопасности его мореплавания, производственной деятельности, сохранности жизни экипажа и транспортируемых грузов; высокая моральная ответственность, обусловленная предшествующими спецификами трудовой деятельности судового электромеханика, постоянно довлеющая как Дамоклов меч, на его нервно-психическое состояние; высокий уровень физической и нервно-стрессовой нагрузки, обусловленный ненормированным характером рабочего дня при ограниченном либо полностью отсутствующем числе помощников в штате электротехнической службы, первой подпадающей под сокращение из-за недомыслия управленцев флотом о ее действительной значимости на современном судне; повышенная степень опасности работы с высоким напряжением (до 15 киловольт на отдельных судах) в штормовых условиях и в окружении сплошных токопроводящих сред — воды и металлического корпуса судна; токсичность, пожаро- и взрывоопасность технологий технического обслуживания химических источников тока, как и статического электричества, в особенности, на наливных судах; отсутствие карьерного роста на подавляющей массе судов.

Нынешний уровень заработной платы электромеханика не учитывает всего этого перечня отличительных особенностей его труда на судне и не стимулирует у нынешних абитуриентов осознанного выбора профессии судового электромеханика при поступлении в учебное заведение на фоне тех манипуляций, которым подвергается электромеханическая служба на флоте последние 35 лет. И не оказывает, естественно, влияния на формирование у данной специальности конкурентных преимуществ.

Между тем, в связи с объективным ростом электровооруженности судов, наступлением эры их комплексной автоматизации и компьютеризации, непрекращающимся их углублением и совершенствованием, фронт и объем работ судовой электрогруппы «разбухает», как на дрожжах. В силу этого объективно возрастают ответственность и значимость данной службы на флоте. Поэтому ее искусственное принижение судовладельцами по недомыслию, не встречающее возражений со стороны верхнего эшелона управления морским флотом страны, становится парадоксальным, непонятным и таит в себе ряд вопросов. Как и перетекающее по цепочке в морские вузы продолжение этого тренда в форме оптимизации расходов на подготовку кадров для морского флота за счет упразднения электромеханических факультетов и ослабление, как следствие, внимания к подготовке специалистов, замыкающихся на них.

Их перечень возрастает на фоне наблюдающейся в мире и набирающей темп переориентации земной цивилизации на альтернативный источник энергии — водородное топливо. И ожидаемого в связи с этим в недалекой перспективе витка очередной технической революции на морском транспорте в сфере энергоснабжения судов.

На это направление технического прогресса на флоте следует обратить особое внимание. Электрическую энергию при переводе морского транспорта на водородное топливо будет проще и эффективнее производить с помощью статических, абсолютно бесшумных и несоздающих вибрации электрохимических генераторах (ЭХГ) постоянного тока, более известных под названием «топливных элементов», вместо тепловых генераторных агрегатов — дизель- и турбогенераторов. Минуя при этом преобразование химической энергии топлива в промежуточные виды: тепловую и механическую энергию. КПД топливных элементов, благодаря этому, составляет 80-95% вместо 30-55% у современных, самых экономичных источников энергии — двигателей внутреннего сгорания (ДВС). Естественно, что привод гребного винта при этом гораздо практичнее осуществлять посредством электрического двигателя. В результате этого электрическая энергия превращается в единственный вид энергии на судне, и оно становится полностью электрическим объектом.

logical stress resulting from the irregular nature of the workday, coupled with a limited or complete lack of assistants in the electro engineering service — the first to be subject to downsizing due to fleet managers’ failure to recognize its true importance on a modern ship; heightened danger of work with high voltages (up to 15 kilovolts on certain ships) in stormy conditions and in an environment surrounded by continuous conductive media — water and the ship’s metal hull; toxicity, fire, and explosion hazards associated with the maintenance of chemical power sources, as well as static electricity, particularly on tankers; lack of career advancement opportunities on the vast majority of ships.

“

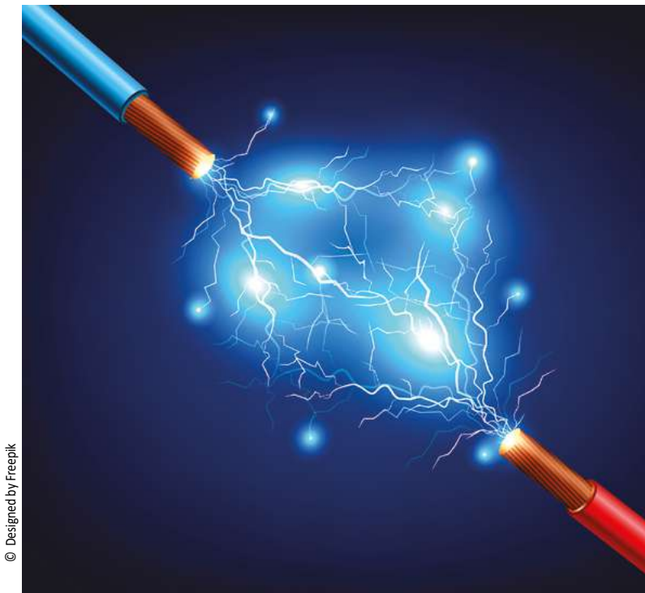
The current wage level for electro engineers does not take into account the full range of distinctive features of their work on board a ship, nor does it encourage prospective students to make an informed choice to pursue a career electro engineer when applying to educational institutions, given the challenges the electro engineering service in the fleet has faced over the past 35 years

The current wage level for electro engineers does not take into account the full range of distinctive features of their work on board a ship, nor does it encourage prospective students to make an informed choice to pursue a career electro engineer when applying to educational institutions, given the challenges the electro engineering service in the fleet has faced over the past 35 years. And, of course, it has no impact on the development of competitive advantages in this field.

Meanwhile, due to the steady increase in the electrical equipment on ships, the advent of the era of comprehensive automation and computerization, and the ongoing expansion and refinement of these systems, the scope and volume of work for the ship’s electrical team are expanding rapidly. As a result, the responsibility and importance of this service within the fleet are objectively increasing. Therefore, the fact that shipowners are artificially undervaluing it out of sheer ignorance — a practice that faces no objections from the country’s top naval leadership— is paradoxical, baffling, and raises a number of questions. This trend has also spread to maritime universities, where it has taken the form of cost-cutting measures aimed at reducing training expenses for the merchant marine by eliminating departments of electrical and mechanical engineering and, as a result, reducing the emphasis on training in the related fields.

The list is growing as the world witnesses an accelerating shift in global civilization toward an alternative energy source: hydrogen fuel. And the resulting wave of another technical revolution in maritime transport— specifically in the field of ship power supply — that is expected in the near future.

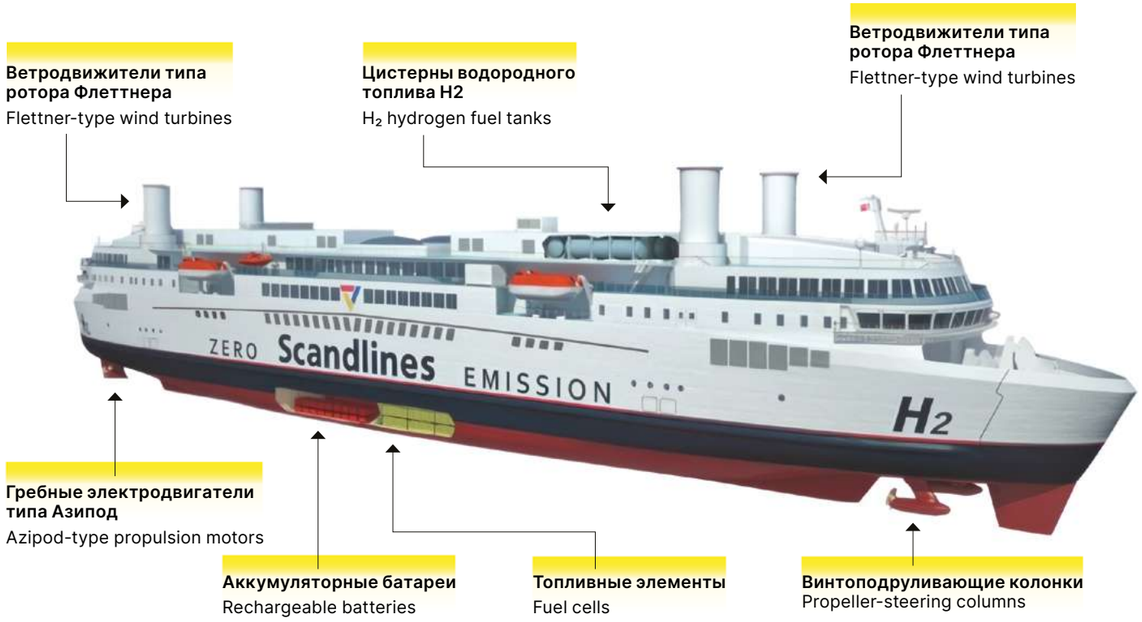
Particular attention should be paid to this area of technological advancement in the navy. When transitioning maritime transport to hydrogen fuel, it will be easier and more efficient to generate electricity using stationary, completely silent, and vibration-free DC electrochemical generators (ECG) — more commonly known as “fuel cells” — rather than thermal power generation units — diesel and turbine generators. Without converting the fuel’s chemical energy into intermediate forms: thermal and mechanical energy. As a result, the efficiency of fuel cells ranges from 80 to 95%, compared to 30 to 55% for today’s most fuel-efficient energy sources — internal combustion engines (ICE). Naturally, it makes much more sense to drive the propeller using an electric motor. As a result, electrical energy becomes the sole form of energy on the ship, and it becomes a fully electric ship.



© Designed by Freepik

Рисунок: внешний вид пассажирского парома-электрохода с единой электроэнергетической установкой на водородных топливных элементах и вспомогательными ветродвижителями типа ротора Флеттнера

Figure: exterior view of a passenger electric ferry equipped with a single hydrogen fuel cell power plant and auxiliary Flettner rotor-type wind turbines



В качестве примера на рисунке, который находится в свободном доступе в Интернете, приведена эскизная проработка пассажирского парома-электрохода, энергетическая установка которого оборудована водородновоздушными ЭХГ, вспомогательными ветродвижителями судна типа ротора Флеттнера и аварийной аккумуляторной батареи нового поколения.

Движение парома обеспечивается посредством известных на морском флоте забортных электроприводных винторулевых комплексов типа «Азипод», энергоснабжаемых топливными элементами (ЭХГ), и вспомогательных роторных ветродвижителей. Его маневрирование обеспечивают дополнительно подруливающие электрические винтовые колонки, размещенные в носовой части судна. При этом от ЭХГ производится зарядка резервных и аварийных накопителей электрической энергии — аккумуляторных батарей и суперконденсаторов — и снабжение судна тепловой энергией и пресной водой, как побочных продуктов процесса производства электроэнергии.

Анализ проекта энергетической установки данного судна позволяет представить штатный персонал его машинной команды. Полное отсутствие традиционных котельных установок и тепловых механических двигателей — дизелей и турбин — в составе энергоустановки судна делает ненужным присутствие в штате машинной команды старшего, второго и третьего механиков. Тогда как функции четвертого механика, в заведование которого должно войти обслуживание общесудовых систем и неэлектрических частей палубных механизмов, сохраняются. Для обслуживания отмеченного заведования судовому механику вполне достаточно иметь среднетехническую подготовку в объеме колледжа: средней мореходки.

Конвертация традиционной тепломеханической энергоустановки судна в единую электроэнергетическую систему с водородно-воздушными электрохимическими генераторами делает необходимым введение в состав его машинной команды эксплуатационного подразделения с новым названием — электроэнергетической службы. С учетом несения вахт в центральном посту управления энергетикой (ЦПУЭ) состав новой службы должен быть представлен старшим, вторым, третьим и четвертым электроэнергетиками с высшим и углубленным инженерным образованием, прежде всего, в области химии, физики, электрохимии, электрофизики, полупроводниковой и электронной техники, а также нанотехнологий. С целью выполнения текущих работ по вызову в режиме on-line и плановых ремонтно-профилактических работ по поддержанию электрооборудования судна в рабочем состоянии потребуются 2-3 техника-электрика со среднетехническим образованием. На автоматизированном судне со знаком автоматизации A1 второй и третий электроэнергетики могут отсутствовать.

As an example, the figure — which is freely available online — shows a preliminary design of an electric passenger ferry, whose power plant is equipped with hydrogen-air ECG, auxiliary Flettner rotor-type wind turbines, and a new-generation emergency battery.

The ferry is propelled by Azipod-type outboard electric propulsion systems — a technology well-known in the maritime industry — powered by fuel cells (ECG), as well as auxiliary rotary wind turbines. Its maneuverability is further enhanced by additional electric thrusters located at the bow of the ship. At the same time, the ECG charges backup and emergency energy storage devices — batteries and supercapacitors — and supplies the ship with thermal energy and fresh water, which are byproducts of the power generation process.

An analysis of this ship's power plant design makes it possible to determine the standard complement of its engine room crew. The complete absence of traditional boiler systems and thermal engines — such as diesel engines and turbines — from the ship's power plant eliminates the need for a chief, 2nd, and 3rd engineer on the engine crew. Meanwhile, the duties of the 4th engineer, who is responsible for maintaining the ship's general systems and the non-electrical components of the deck machinery, remain unchanged. To maintain the specified systems, it is sufficient for a ship's engineer to have a technical education equivalent to a college degree: a diploma from a maritime technical school.

The conversion of a ship's traditional thermal power plant into an integrated electrical power system equipped with hydrogen-air electrochemical generators necessitates the establishment of a new operational unit within the ship's engineering crew, to be known as the electrical power service. Taking into account the shift work schedule at the Central Power Control Center (CPC), the new shift should consist of senior, second, third, and fourth-level power engineers with advanced and specialized engineering degrees, primarily in the fields of chemistry, physics, electrochemistry, electro-physics, semiconductor and electronic engineering, as well as nanotechnology. With the aim of performing routine on-call work and scheduled maintenance and preventive repairs to keep the ship's electrical equipment in working order, 2-3 electrical technicians with a technical secondary education are required. On an automated vessel with an A1 automation rating, the second and third power engineers may not be required.

> “Actions aimed at reducing the electro engineering crew on ships — taken at the turn of the last and current centuries — as well as the decisions to shift the training of electro engineers from an engineering-based approach to a competency-based one, are directed contrary to the technical progress currently taking place in the fleet and expected in the near future

The analysis presented above indicates that the core of the engineering crew on ships with power plants equipped with hydrogen ECG consists of electro engineering specialists. The conclusion that maritime transport managers should draw is obvious. Meanwhile, their actions aimed at reducing the electro engineering crew on ships — taken at the turn of the last and current centuries — as well as the decisions to shift the training of electro engineers from an engineering-based approach to a competency-based one, are directed contrary to the technical progress currently taking place in the fleet and expected in the near future. How else can one describe the abolition of electromechanical departments at maritime universities and the downgrading of the status of the electro engineering service in the active fleet, despite its objective importance within the ship's crew?

The efforts of the administrations of maritime educational institutions should now be focused on implementing a proactive policy to transition to training naval and academic personnel who are equipped to handle the changes currently taking place in the active fleet and those expected in the near future regarding the propulsion systems of naval ships. An important step in this direction is restoring the prestige of the electro engineering service in the navy and of the ship's electro engineer.

To this end, first and foremost, their wages should be brought into line with the actual nature of their work on board the ship and with the degree of responsibility for human lives that is objectively placed upon them. From the perspective of the issue at hand, the wage of the ship electro engineers and the chief engineers on active ships should be equal.

Из представленного анализа следует, что основной состав машинной команды на судах с энергоустановками, оборудованными водородными ЭХГ, составляют специалисты электротехнического профиля. Вывод, который следовало бы сделать менеджерам морского транспорта, напрашивается сам собой. Между тем, их действия, направленные на ограничение штата электротехнической службы на судах и принятые на рубеже прошлого и текущего столетий, как и решения по замене подготовки электромехаников с инженерного уровня на компетенческий, имеют направленность, противоположную техническому прогрессу, происходящему на флоте в текущий момент и ожидаемому в недалекой перспективе. Как можно по-иному квалифицировать упразднение электромеханических факультетов в морских университетах и принижение статуса электротехнической службы на действующем флоте вопреки ее объективной значимости в штате судового экипажа?

Усилия ректоратов морских учебных заведений следует нацелить на проведение политики опережающей готовности перейти на подготовку кадрового состава флота и вузов, адекватной изменениям, происходящим на действующем флоте и ожидаемым в недалекой перспективе в энерговооруженности судов морского флота. Важная мера в данном направлении — восстановление престижа электротехнической службы и судового электромеханика.

Для этого, прежде всего, следует привести его заработную плату в соответствие с реальной спецификой его трудовой деятельности на судне и с той степенью ответственности за жизнь людей, которая объективно на него возлагается. С позиций проблемы зарплата судового электромеханика и старшего механика на действующих судах должны быть равновелики.

Следующим шагом следует восстановить научно обоснованный трудовым законодательством штатный состав электротехнической службы на судах морского флота в соответствии с ее объективной значимостью на современном судне и принятыми на морском транспорте нормативами труда и отдыха, учитывающими специфические условия работы с электричеством высокого напряжения в морской обстановке.

Следует обратить внимание на то, что для судна, как объекта повышенной опасности, основным способом повышения его надежности и безопасности мореплавания является, как известно, резервирование. Это относится и к техническим средствам судна, и к службам, обеспечивающим их функционирование. Что же получается фактически? Штурманская, машинная и радиотехническая службы этим резервированием обеспечены. За исключением электротехнической службы в составе одного электромеханика. Случись что со «светилом» — болезнь или травма, кто его заменит? Попытка обойтись без «светила» на судне, предпринятая в 1990-е годы, показала, чем это чревато.

Кроме того, работник, отработавший 8-часовой рабочий день, имеет по трудовому законодательству

> “Действия, направленные на ограничение штата электротехнической службы на судах и принятые на рубеже прошлого и текущего столетий, как и решения по замене подготовки электромехаников с инженерного уровня на компетенческий, имеют направленность, противоположную техническому прогрессу, происходящему на флоте в текущий момент и ожидаемому в недалекой перспективе

право на отдых с целью поддержания своего психофизиологического состояния. Но при единственном представителе электротехнической службы на судне с ненормированным рабочим днем электромеханика обеспечить эту норму в принципе невозможно.

Вопросы о стратегической роли морского транспорта в экономике и обороноспособности страны как отрасли двойного назначения; о научно-обоснованном прогнозе изменения структуры энергоснабжения судов Морского Флота в связи с грядущим переходом земной цивилизации на водородное топливо; о влиянии качества подготовки судового электроинженера на безопасность мореплавания и сохранность жизней членов экипажа; об объективной оценке значимости и престижа электротехнической службы на морском транспорте целесообразно и своевременно вынести на обсуждение на расширенной Морской Коллегии РФ. И здесь свое слово обязательно должны сказать профсоюзы на морском транспорте, органы образования и технического надзора». ⚓

Использованная литература:
1. С. Филиппов, А. Голодницкий, А. Кашин. Топливные элементы и водородная энергетика [Электронный ресурс]: energypolicy.ru – Энергетическая политика. 17.11.2020.
2. Иванов В.Т. и др. Создание электрического корабля – основное направление развития корабельной энергетики//Судостроение. – 2013. – № 5. – С.11–12.
3. Радченко П.М. Морская возобновляемая энергетика: монография/ П.М. Радченко. – Владивосток: Мор. Гос. ун-т, 2014. – 268 с.
4. Конвенция 2006 о труде в морском судоходстве с поправками/ Редакция 06.06.2022г.
5. КТМС рекомендует признать моряков ключевыми работниками// Морской профсоюзный вестник, № 3 (157), 2025. – С. 6–9.

The next step should be to restore the staffing levels of the electro engineering service on merchant ships to those scientifically justified by labor legislation, in accordance with the objective importance of this service on modern ships and the labor and rest standards adopted in the maritime transport sector, which take into account the specific conditions of working with high-voltage electricity in a maritime environment.

It should be noted that, as a high-risk asset, the primary means of enhancing a ship's reliability and navigational safety is, as is well known, redundancy. This applies both to the ship's technical equipment and to the services that ensure its operation. So what actually happens? All shipboard services — navigation, engineering, and radio, with the exception of electrical — are covered by this contingency plan. If something were to happen to the "luminary" — an illness or an injury — who would replace them? An attempt made in the 1990s to operate a ship without a "luminary" demonstrated the risks involved.

It is appropriate and timely to bring up at the expanded meeting of the Russian Federation's Maritime Board the issues raised in the article: the strategic role of maritime transport as a dual-use industry for the nation's economy and defense capability; a research-based forecast for changes in the energy supply structure of vessels in connection with the impending transition of Earth's civilization to hydrogen fuel; the impact of the quality of marine electrical engineer training on navigation safety and the safety of crew members' lives; and an objective assessment of the significance and prestige of electrical engineering services in maritime transport. And here, the maritime transport unions, educational authorities, and technical oversight bodies must certainly have their say." ⚓

References:
1. S. Filippov, A. Golodnitsky, A. Kashin. Fuel Cells and Hydrogen Energy [Online resource]: energypolicy.ru — Energy Policy. 17.11.2020.
2. V.T. Ivanov, et al. The Development of Electric Ships: A Key Direction in Marine Power Systems//Shipbuilding. — 2013. — No. 5. — pp. 11–12.
3. P.M. Radchenko Marine Renewable Energy: A Monograph/P.M. Radchenko. — Vladivostok: Maritime State University, 2014. — 268 pp.
4. 2006 Maritime Labor Convention, as amended/ Revised on 06.06.2022.
5. MLC recommends recognizing seafarers as key workers//Maritime Union Herald, No. 3 (157), 2025. — pp. 6–9.

СПРАВКА:

Петр Михайлович Радченко родился 1 мая 1941 года в с. Копанское Буртинского района Оренбургской области. В числе курсантов 1-го выпуска электромеханического факультета он окончил ДВВИМУ им. адм. Г. И. Невельского и как лучший выпускник был оставлен в ДВВИМУ в должности ассистента кафедры «Электрооборудование судов». В 1972 году после окончания аспирантуры при ЛВВИМУ им. С. О. Макарова, защитил кандидатскую диссертацию.
С 1971 года Петр Михайлович работает в ДВВИМУ-ДВГМА-МГУ последовательно на должностях от ассистента до профессора. Десять лет заведовал кафедрой «Судовые электроэнергетические системы». В 2000 году по результатам защиты обобщающего доклада был удостоен ученой степени доктора транспорта. Сфера научных интересов П. М. Радченко — энерго- и ресурсосбережение в электроэнергетике и на морском транспорте; морская ветроэнергетика с использованием плавучих полупогружных технологий. Он — автор десятка учебных и методических пособий, около 80 научных статей, 15 изобретений и ряда публикаций в СМИ в поддержку развития в Приморском крае нетрадиционной энергетики.
За активную работу по подготовке кадров для морского флота Петра Михайловича Радченко неоднократно поощрялся руководством университета, министерством морского флота и транспорта.
Награжден знаком «Почетный работник морского флота», медалью «300 лет морскому флоту», медалью «За безупречный труд», золотой медалью ВДНХ СССР.
Награжден знаком «Золотой фонд МГУ» с занесением в книгу Почета.

BACKGROUND INFORMATION:

Petr Mikhailovich Radchenko was born on May 1, 1941, in the village of Kopanskoye, Burtinsky District, Orenburg Region. He graduated from the Admiral Nevelskoy Far Eastern Higher Marine Engineering School (FEHMEC), the Electromechanical Faculty, and, being the top graduate, he was retained there in the position of an assistant in the Department of Ship Electrical Equipment. In 1972, after completing his postgraduate studies at the Makarov Leningrad Higher Marine Engineering College, he defended his PhD thesis. Since 1971, Petr Mikhailovich has worked at FEHMEC-FESMA-MSU, successively holding positions ranging from assistant to professor. For ten years, he headed the Department of Ship Power Supply and Propulsion Systems.
In 2000, based on the results of his synthesis report, he was awarded the degree of Doctor of Sciences in Transportation.
Radchenko's research interests include: cost-effective use of energy and resources in the electric power industry and maritime transport; offshore wind energy using floating semi-submersible technologies. He is the author of a dozen textbooks and methodological manuals, approximately 80 scientific articles, 15 inventions, and several media publications supporting the development of unconventional energy in Primorsky Kray. For his active work in training specialists for the maritime fleet, Radchenko has received numerous awards from the university administration and the Ministry of the Maritime Fleet and Transport. He has been awarded the Honored Worker of the Maritime Badge, the 300th Anniversary of the Maritime Fleet medal, the medal for Meritorious Service, and the gold medal of the USSR All-Union Exhibition of Achievements of the National Economy. In addition, he has been listed in the Book of Honor and given the Golden Fund of Maritime State University Badge.

НОВОСТИ

РПСМ ДОБИЛСЯ ВЫПЛАТЫ ЗАДОЛЖЕННОСТИ РОССИЙСКИМ МОРЯКАМ С СУДНА ALEXANDER GRIN

Только после обращения за помощью в Российский профсоюз моряков двое членов экипажа сухогруза Alexander Grin (IMO 9057331, флаг Камеруна) смогли получить заработанные деньги. Моряки несколько месяцев безуспешно пытались добиться выплат самостоятельно и, отчаявшись решить вопрос своими силами, написали заявления в РПСМ.

Так, один из моряков в своем обращении сообщил, что судоходная компания Kingston Marine Global Trade Is Ve Dis Tigaret Limited Sirketi задерживает ему выплату за 22 дня работы в сентябре 2025 года. Несмотря на то, что моряк был репатриирован более полугода назад, денег он так и не увидел. Другой член экипажа пожаловался, что не получил расчет за декабрь прошлого года и январь–февраль текущего года.

После того, как инспекторы труда РПСМ провели переговоры с судовладельцем, задолженность перед моряками была погашена в полном объеме: члену экипажа Alexander Grin, списавшемуся еще осенью прошлого года, перечислили $1834, а его коллеге — $5457.

Моряки поблагодарили профсоюз за оперативную помощь. По их словам, без поддержки РПСМ им вряд ли удалось бы заставить компанию выплатить долги.

В РПСМ в очередной раз подчеркнули: избежать таких проблем можно еще до начала рейса. Морякам стоит заранее зайти в профсоюз, чтобы получить подробную информацию о репутации компании и условиях контракта. Вступление в РПСМ гарантирует профессиональную защиту в любой сложной ситуации. ⚓

РОССИЙСКИЕ СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ СТАНОВЯТСЯ ЩЕПЕТИЛЬНЕЕ В ВОПРОСАХ СТРАХОВАНИЯ

Это показала инспекция на т/х «Аквамарин» (флаг Россия) — судно на предмет условий труда и быта моряков проверили инспекторы труда Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков. На борту представителей РПСМ встретили российские моряки — 14 человек с Дальнего Востока.

Особое внимание инспекторы труда ДВРО РПСМ уделили страхованию моряков. Они отметили, что судовладелец, выполняя требование п. 2 ст. 60 Кодекса торгового мореплавания РФ, застраховал жизнь и здоровье каждого члена экипажа «Аквамарина» на 100 тысяч рублей, а также выплату заработной платы.

— К сожалению, в настоящее время не все российские компании выполняют требование КТМ РФ, ссылаясь на то, что моряки застрахованы в Фонде социального страхования и поэтому нет необходимости дополнительно страховать жизнь и здоровье моряков, — подчеркнул председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов.

Между тем он отметил положительную тенденцию в вопросах страхования, сказав, что с начала 2026 года «Аквамарин» стал третьим проверенным судном под российским флагом, где есть страховые свидетельства жизни и здоровья моряков, хотя ранее на российском морском флоте таких документов вообще не было.

Он убежден, что это — результат постоянной работы инспекторов труда Российского профсоюза моряков, которые на протяжении многих лет акцентировали внимание работодателей на необходимости страховать жизнь и здоровье каждого моряка в рейсе согласно п. 2 ст. 60 КТМ РФ. ⚓

НЕПРОПИСАННУЮ В ДОГОВОРЕ ЗАРПЛАТУ ПОЛУЧИТЬ ПРАКТИЧЕСКИ НЕВОЗМОЖНО

Порой моряки не придают особого значения условиям найма и безоговорочно доверяют обещаниям работодателя, не закрепленным в письменной форме. Это может привести к печальным последствиям: не редки случаи, когда недобросовестные судовладельцы на словах обещают одну зарплату, а по факту она оказывается гораздо меньше.

Так, проблема № 1, с которой моряки обращаются в Самарскую территориальную (региональную) организацию Российского профсоюза моряков, — задолженность по заработной плате.

Как рассказал председатель СТ(Р)О РПСМ Сергей Савостин, чаще всего люди приходят в профсоюз за юридической помощью по этому вопросу. «Характер проблем можно свести к одному: на словах работодатель обещает зарплату, состоящую из двух частей, по факту начисляется та сумма, что прописана в трудовом договоре моряка, другую часть, озвученную устно, не платят, — объяснил он. — Естественно, на судах, где ведется такая практика, коллективного договора нет. Нам удалось помочь в разрешении нескольких конфликтов: моряки получали частичные, а иногда и полные выплаты».

Сергей Савостин добавил: чтобы избежать неприятных ситуаций, нужно следовать одному простому правилу — внимательно изучать трудовой договор перед подписанием. «А лучшей гарантией удачного трудоустройства все же остается работа на судне, где есть коллективный договор», — заключил он.

К слову, в настоящий момент первичная профсоюзная организация Самарского речного пассажирского предприятия РПСМ и руководство ООО «Самарское речное пассажирское предприятие» продолжают вести переговоры о пролонгировании коллективного договора сроком на три года. ⚓

THE SEAFARERS' UNION OF RUSSIA SECURED PAYMENT OF OUTSTANDING WAGES TO RUSSIAN SEAFARERS FROM THE M/V ALEXANDER GRIN

Two crew members of the bulk carrier Alexander Grin (IMO 9057331, Cameroon flag) were able to receive their wages only after approaching the Seafarers' Union of Russia for assistance. The seafarers had been unsuccessfully trying to secure payments on their own for several months and, desperate to address the issue themselves, they filed complaints with the SUR.

One of the seafarers reported in his complaint that the shipping company Kingston Marine Global Trade Is Ve Dis Tigaret Limited Sirketi was delaying his payment for 22 days of work in September 2025. Despite being repatriated more than six months ago, he still hasn't received the payment.

Another crew member complained that he hadn't received his wages for December of last year and January-February of this year.

Following the negotiations with the shipowner, initiated by SUR Labor Inspectors, the seafarers' debt was paid in full: the crew member from the m/v Alexander Grin, who had signed off last fall, got $1,834, and his colleague received $5,457.

The seafarers thanked the Union for its prompt assistance and expertise. They stated that they would have been unable to compel the company to pay its debts without the SUR's assistance.

SUR emphasized that these issues can be prevented prior to the start of a voyage. Seafarers should contact the union in advance to obtain detailed information about the company's reputation and contract terms. Joining the SUR guarantees professional protection in any difficult situation. ⚓

Marinetraffic © Heiner Trappman

RUSSIAN SHIPOWNERS ARE BECOMING MORE SCRUPULOUS ABOUT INSURANCE

This was confirmed during an inspection on board the Russian-flagged m/v Aquamarine. Labor Inspectors from the Far Eastern Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia checked the vessel for working and living conditions for seafarers.

14 Russian seafarers, the Far East residents, welcomed the SUR representatives on board the vessel. The SUR FERO Labor Inspectors paid special attention to the insurance cover provided to seafarers.

They noted that the shipowner, in compliance with the requirements of Article 60, Clause 2, of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation, had insured the payment of wages as well as the life and health of each crew member of the m/v Aquamarine for 100,000 rubles.

"Unfortunately, not all Russian companies currently meet the requirements of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation, citing the fact that seafarers are insured by the Social Insurance Fund and therefore there is no need to provide them additional life and health insurance," emphasized Nikolay Sukhanov, SUR FERO Chair.

Meanwhile, he noted a positive trend in seafarers' insurance, stating that since the beginning of 2026, the m/v Aquamarine has become the third inspected vessel under the Russian flag to have life and health insurance certificates for seafarers, although previously such documents were non-existent in the Russian maritime fleet.

He is convinced that this is the result of the ongoing work of Labor Inspectors of the Seafarers' Union of Russia, who for many years have pointed out at the need to provide life and health insurance for every seafarer for the voyage period, as required in accordance with Clause 2, Article 60 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation. ⚓

IT'S NEAR TO IMPOSSIBLE TO RECEIVE WAGES THAT AREN'T SPECIFIED IN A CONTRACT

Sometimes, seafarers don't pay much attention to the terms of employment and blindly trust employer promises that aren't enriched in writing. This can lead to unhappy consequences: it's not uncommon for unscrupulous shipowners to promise one salary in word and, in fact to pay another one, much less.

So, the number one issue seafarers bring to the Samara Territorial (Regional) Organization of the Seafarers' Union of Russia is wage arrears. According to Sergey Savostin, Chair of the SUR ST(R)O, people most often come to the union for legal assistance with this issue.

"The nature of the problem can be summarized as follows: the employer promises in word a salary consisting of two parts, but in fact the amount specified in the seafarer's employment contract is paid, while the other part, verbally declared, is not paid," he explained.

"Naturally, there's no collective bargaining agreement on board those vessels where this practice occurs. We've managed to assist in addressing several disputes, and seafarers got partial, and sometimes full, payments."

Sergey Savostin added that to avoid sticky situations, one should follow one simple rule: carefully review the employment contract before signing it. "And the best guarantee of successful employment remains working on a vessel covered by a collective bargaining agreement," he concluded.

By the way, the SUR Primary Organization of the Samara River Passenger Company and the management of Samara River Passenger Company LLC are currently continuing negotiations to extend the collective bargaining agreement for a period of three years. ⚓

АРХИТЕКТОР СОВРЕМЕННОГО ФЛОТА

23 марта 2026 года исполнилось 60 лет со дня рождения Геннадия Вячеславовича Егорова, видного ученого-кораблестроителя, под руководством которого было спроектировано более 400 судов торгового и пассажирского флота — он сделал фундаментальный вклад в развитие российского судостроения. География его проектов охватывает все стратегические маршруты: созданные при его участии паромы связывают Сахалин с материком, суда снабжения работают в Арктике, а танкеры RST27 стали основой нефтеналивного флота на юге страны. Геннадий Егоров ушел из жизни на пике карьеры: его сердце остановилось 30 мая 2021 года, когда он возвращался из очередной рабочей командировки.

МОРСКОЙ ИНЖЕНЕР ПО ВОЛЕ СЛУЧАЯ

Геннадий Егоров родился в Одессе, в семье военного моряка, а детство провел на Камчатке — в Вилючинске, где морские суда поразили его воображение. Позже он признавался, что именно этот суровый край и личность адмирала Г. И. Невельского сформировали в нем будущего кораблестроителя.

Однако в профессию он пришел почти случайно: из-за отмены набора в Высшее военно-морское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского, Г. Егоров подал документы в Одесский институт инженеров морского флота. Учеба будущему конструктору давалась легко и просто — лекции он посещал редко, к экзаменам готовился самостоятельно и все сессии, к изумлению, а иногда и к раздражению преподавателей, сдавал на отлично. В 1988 году он защитил дипломную работу — новаторскую для того времени, разработав программу оптимизации грузового плана судна для компьютера.

Красный диплом и блестящие знания открыли ему путь в науку — с 1993 г. по 1995 г. Егоров работал в Одесском институте инженеров морского флота, совмещая деятельность ученого с постоянными выездами на заводы. Именно в этих поездках он отточил свой главный талант — умение слышать заказчиков и предлагать им точные инженерные решения.

НОВЫЙ ФЛОТ ДЛЯ РОССИИ

В марте 2000 года Геннадий Егоров создал «Морское инженерное бюро» в Санкт-Петербурге. Это событие стало заметным для всего отечественного гражданского судостроения: организация быстро выросла из проектной фирмы в мощный инжиниринговый центр.

Сначала бюро занималось не очень заметной, но критически важной работой: модернизацией и реновацией уже существующего флота. Егоров разрабатывал проекты переоборудования старых судов, повышая их грузоподъемность и продлевая срок службы. Именно тогда он отточил мастерство расчетов прочности корпуса судна, которое позже позволило ему создавать принципиально новые конструкции судов.

Первым таким судном стал танкер нового поколения «Армада Лидер». Егоров применил в нем инновации, которые до этого не использовались на судах класса река-море. Концепт «Армада» стал прорывом: впервые для движения и управления применили полноповоротные винто-рулевые колонки, а корпуса получили рекордный коэффициент полноты.

ARCHITECT OF THE MODERN FLEET

23 March 2026 marked the 60th anniversary of the birth of Gennady Vyacheslavovich Egorov, a distinguished naval architect under whose leadership more than 400 merchant and passenger ships were designed. He made a fundamental contribution to the development of the Russian shipbuilding sector. His projects span all strategic routes: the ferries he helped design connect Sakhalin with the mainland, supply ships operate in the Arctic region, and RST27 tankers have become the backbone of the oil tanker fleet in the south of the country. Gennady Egorov passed away at the height of his career: his heart stopped on 30 May 2021, as he was returning from another business trip.

MARINE ENGINEER BY CHANCE

Gennady Egorov was born in Odessa in a family of naval officers and spent his childhood in Vilyuchinsk, Kamchatka, where seagoing ships captured his imagination. Later, he admitted that it was this harsh region and the personality of Admiral G. I. Nevelsky that shaped him into the shipbuilder.

However, he entered the profession almost by chance: due to the cancellation of admissions to F. E. Dzerzhinsky Higher Naval Engineering School, G. Egorov applied to the Odessa Institute of Marine Engineers. The studying process was easy for the future engineer — he rarely attended lectures, prepared for exams on his own, and, to the astonishment and sometimes irritation of his professors, passed every exam with flying colors. In 1988, he defended his graduation thesis — a pioneering work for its time — in which he developed a computer program to optimize a ship's cargo plan.

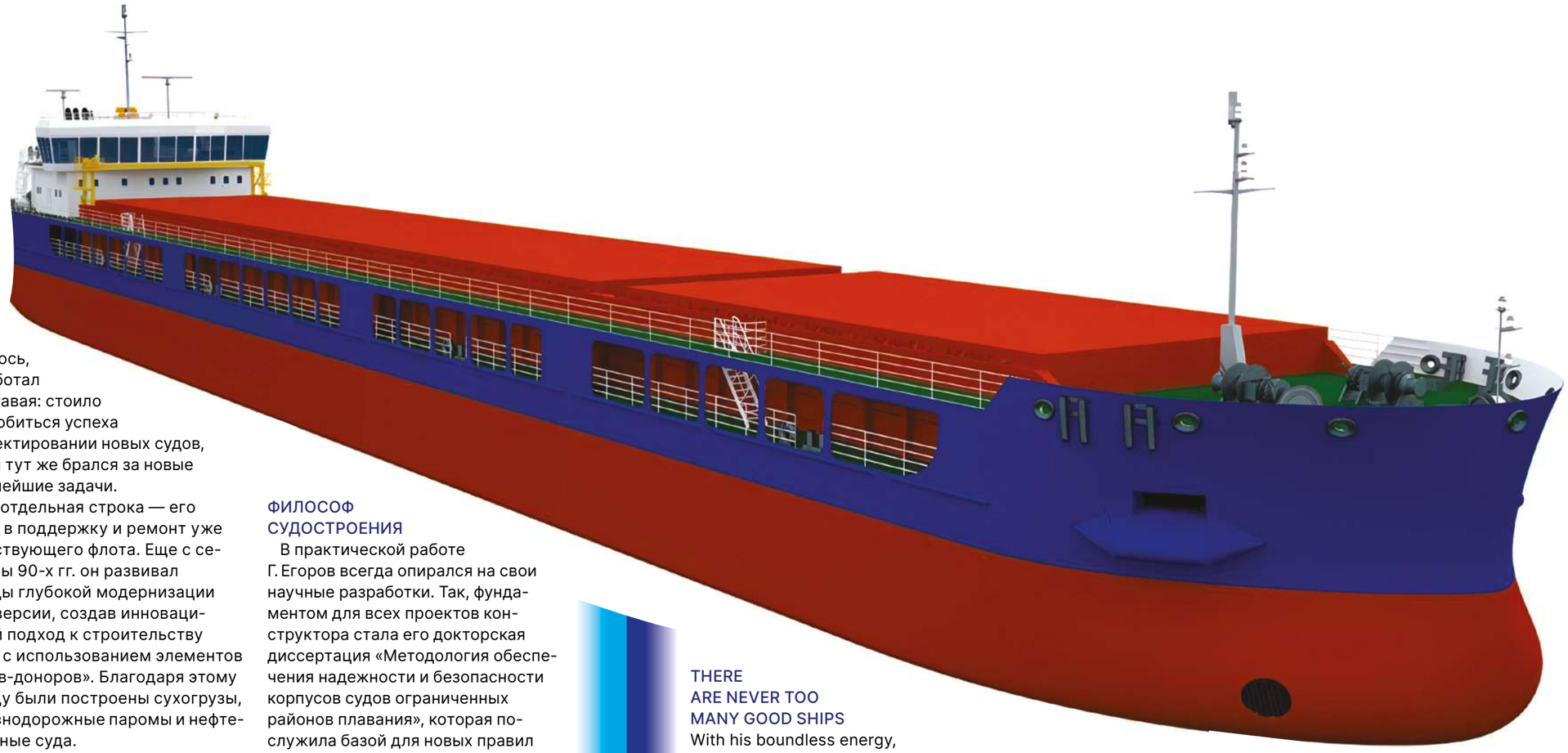
His honors degree and outstanding knowledge paved him the way for the career in science — from 1993 to 1995, Egorov worked at the Odessa Institute of Marine Engineers, combining his work as a researcher with frequent visits to shipyards. It was during these trips that he honed his greatest talent — the ability to listen to the clients and offer them precise engineering solutions.

A NEW FLEET FOR RUSSIA

In March 2000, Gennady Egorov founded the "Marine Engineering Bureau" in St. Petersburg. This milestone marked a significant turning point for the entire domestic civil shipbuilding industry: the company rapidly grew from a design firm into a major engineering center.

At first, the bureau focused on work that was not particularly visible but still critically important: the modernization and renovation of the existing fleet. Egorov developed plans to retrofit old ships, increasing their cargo capacity and extending their service life. During this period, he perfected his skills in calculating the structural strength of ship hulls, which later enabled him to design entirely new types of ships.

The first ship of its kind was the new-generation tanker Armada Leader. Egorov applied innovative ideas that had not previously been used on river-sea class ships. The Armada concept was a breakthrough: for the first time, fully rotating propeller-rudder assemblies were used for propulsion and steering, and the hulls achieved a record-breaking fullness ratio.



© www.aoosk.ru

ХОРОШИХ СУДОВ МНОГО НЕ БЫВАЕТ

Со своей неутомимой энергией, множеством прорывных идей и умением их реализовывать Егоров оказался в нужном месте в нужное время. Российский гражданский флот и сегодня трудно назвать молодым — средний возраст судов по-прежнему превышает 30 лет, но именно он стал тем, кто взялся системно решать проблему.

Накопленный опыт позволил возглавляемому им бюро приступить к созданию массовых серий судов, изменивших облик отрасли. Так, одними из первых были спроектированы танкеры RST27 — универсальные суда класса «Волго-Дон макс».

Их успех определила уникальная инженерная находка: благодаря «сверхполным» обводам корпуса, разработанным в бюро, танкеры получили максимальную грузоподъемность в рамках габаритов Волго-Донского канала.

Эта технологическая концепция нашла продолжение и в следующем масштабном проекте бюро — RSD59. Серия современных многоцелевых сухогрузов стала ответом на потребность рынка в универсальности — сегодня они перевозят самый широкий спектр грузов: от зерна и пиломатериалов до металлолома, контейнеров и тяжеловесного оборудования.

Опыт, полученный инженерами бюро при создании массовых серий, лег в основу проектирования целых линеек служебно-вспомогательных, спасательных, рыбопромысловых судов. Под его руководством проектировались мощные арктические ледоколы, ледокольно-транспортные суда и уникальные пассажирские лайнеры. По каждому из этих направлений профессор Егоров лично формировал концепцию, детально обсуждая технические решения с заказчиками и моряками.

КРИЗИСНЫЙ МЕНЕДЖЕР

Коллеги и друзья Геннадия Вячеславовича всегда поражались его феноменальной работоспособности. Казалось, он работал не уставая: стоило ему добиться успеха в проектировании новых судов, как он тут же брался за новые сложнейшие задачи.

Так, отдельная строка — его вклад в поддержку и ремонт уже существующего флота. Еще с середины 90-х гг. он развивал методы глубокой модернизации и конверсии, создав инновационный подход к строительству судов с использованием элементов «судов-доноров». Благодаря этому методу были построены сухогрузы, железнодорожные паромы и нефтеналивные суда.

В 2006 году Егоров создал круглосуточную службу технической поддержки судов при аварийных ситуациях — ERS MEB, в распоряжении которой появилось уникальное программное обеспечение, позволяющее производить расчеты остойчивости и остаточной прочности, оценивать возможный разлив нефти при столкновениях, пожарах и разрушениях корпуса судов.

Он всегда был в центре событий — и на море, и на реке. В ходе аварийно-спасательных операций Егоров лично выполнял расчеты и выступал ведущим экспертом: так было при ликвидации масштабных последствий шторма в Керченском проливе в 2007 году, на месте катастрофы пассажирского теплохода «Булгария» и при спасении танкера «Григорий Бугров», на борту которого находилось более 6000 тонн мазута. Под его руководством проводились работы по снятию с мели судна Palmali Discovery и парома «Феруз».

ФИЛОСОФ СУДОСТРОЕНИЯ

В практической работе Г. Егоров всегда опирался на свои научные разработки. Так, фундаментом для всех проектов конструктора стала его докторская диссертация «Методология обеспечения надежности и безопасности корпусов судов ограниченных районов плавания», которая послужила базой для новых правил Российского морского регистра судоходства.

Его научный авторитет признали и за рубежом: Егоров стал почетным членом престижных сообществ морских инженеров — Королевского общества корабельных инженеров и Американского общества инженеров-судостроителей и корабельных инженеров. Более 20 лет он представлял отрасль в международном конгрессе Международный студенческий научный конгресс, где эксперты со всего мира вырабатывают общие требования к безопасности судов.

При этом он оставался исследователем и просветителем — собирал материалы в архивах для своей книги о судах серии «Либерти» и до последних дней готовил вебинары.

Его не стало 30 мая 2021 года: Геннадий Егоров ушел так же стремительно, как и жил, — на пике сил, оставив десятки идей, проектов и незавершенных дел. Ему было всего 55 лет.

THERE ARE NEVER TOO MANY GOOD SHIPS

With his boundless energy, a variety of groundbreaking ideas, and the ability to bring them to practice, Egorov found himself in the right place at the right time. The Russian merchant fleet can hardly be called young even now — the average age of its ships remains over 30 years — but Egorov was the one to systematically address this problem.

The experience he had gained enabled the design bureau managed by him to begin mass-production of ships that transformed the whole industry. For example, RST27 tankers — multi-purpose ships of the Volga-Don Max class — were among the first to be designed.

Their success was due to a unique engineering innovation: thanks to the "over-full" hull lines designed by the bureau, the tankers achieved maximum cargo capacity within the dimensions of the Volga-Don Canal.

This design concept was carried forward into the bureau's next large-scale project — RSD59. This series of modern multi-purpose dry cargo ships was developed in response to the market's demand for flexibility — today, these ships transport a wide variety of cargo, ranging from grain and lumber to scrap metal, containers, and heavy equipment.

The experience gained by the bureau's engineers during the development of mass-produced series formed the basis for the design of entire lines of utility, support, rescue, and fishing vessels. Under the supervision of the bureau, powerful Arctic icebreakers, icebreaking transport ships, and unique passenger liners were designed. For each of these areas, Professor Egorov has personally developed the concept, discussing the technical details with the clients and the seafarers.

CRISIS MANAGER

Gennady Egorov's colleagues and friends were always amazed by his phenomenal work ability. It seemed as though he never stopped working and never was tired: no sooner had he achieved success in designing new ships, than he immediately set about tackling new and even more complex challenges.

For example, a separate field — his contribution to the maintenance and repair of the existing fleet. In the mid-1990s, he started developing methods for extensive modernization and conversion, creating an innovative approach to shipbuilding that utilizes components from "donor ships." This method has been used to build dry cargo ships, rail ferries, and oil tankers.

In 2006, Egorov established a 24/7 technical support service for ships in emergency situations — ERS MEB — which was equipped with unique software capable of calculating stability and residual strength, as well as assessing potential oil spills resulting from collisions, fires, and hull damages.

He was always at the center of events — both at sea and on the river. During emergency rescue opera-

©https://ru.wikipedia.org/w/index.php?curid=8859574

ДАНЬ ПАМЯТИ

Геннадий Вячеславович ушел рано, но успел сделать невероятно много. За 26 лет по проектам созданного им Морского инженерного бюро было построено более 400 судов, еще больше — модернизировано и переоборудовано. Г. Егоров оставил после себя сотни научных работ, а главное — учеников и последователей, которые сегодня продолжают его дело на благо флота России. В честь своего учителя корабелы назвали два судна, сошедших со стапелей Окской судоверфи: «Геннадий Егоров» — первый сухогруз в России с повышенными экологическими требованиями, и головное судно новой серии проекта RSD71 «Конструктор Егоров», спущенное на воду в 2025 году. Сегодня этот сухогруз успешно трудится в составе Волжского пароходства, а его экипаж и другие экипажи судов Волжского пароходства работают по коллективному договору Российского профсоюза моряков. ⚓

По материалам: mebspb.com; А. Г. Егоров «О научно-практическом наследии профессора Геннадия Вячеславовича Егорова» 2021 г.; paluba.media; korabel.ru; https://portnews.ru/

tions, Egorov personally conducted assessments and served as the lead expert: this was the case during the mitigation of the massive aftermath of the storm in the Kerch Strait in 2007, at the site of the Bulgaria passenger ship disaster, and during the rescue of the tanker Grigoriy Bugrov, which was carrying more than 6,000 tons of fuel oil. Under his leadership, efforts were made to refloat the ship Palmali Discovery and the Feruz ferry.

PHILOSOPHER OF SHIPBUILDING

In his professional work, G. Egorov always relied on his own research results. Thus, the foundation for all of his design projects was his PhD dissertation, "Methodology for Ensuring the Reliability and Safety of the Hulls of Ships in Limited Navigation Areas," which served as the basis for the new regulations of the Russian Maritime Register of Shipping.

His academic authority has also been recognized abroad: Egorov was inducted as an honorary member of two prestigious societies of marine engineers: the Royal Institution of Naval Architects (RINA) and the American Society of Naval Architects and Marine Engineers (SNAME). For more than 20 years, he has represented the industry at the International Students Science Congress (ISSC), where experts from around the world develop common safety standards for ships.

At the same time, he remained a researcher and educator — collecting materials from U.S. archives for his book on the Liberty-class ships and personally preparing webinars until his final days.

He passed away on 30 May 2021: Gennady Egorov passed away as rapidly as he had lived — at the height of his powers, leaving behind dozens of ideas, projects, and unfinished cases. He was only 55 years old.

DAY TO REMEMBER

Gennady Egorov passed away too early, but he managed to accomplish so much. Over the course of 26 years, more than 400 ships were built based on the designs of the Marine Engineering Bureau he had founded, and even more were modernized and refitted. G. Egorov left behind hundreds of scientific works, and most importantly, students and followers who continue his work today for the benefit of the Russian Navy. In honor of their teacher, the shipbuilders named two ships that were constructed at the Oka Shipyard. The first is the Gennady Egorov, which became Russia's first dry cargo ship to meet enhanced environmental standards. The second is the lead ship of the new RSD71 Konstruktor Egorov class, launched in 2025. Today, this dry cargo ship is successfully operating as part of the Volga Shipping Company, and its crew, along with the crews of other Volga Shipping Company ships, are covered by the collective bargaining agreement of the Seafarers Union of Russia. ⚓

Sources: mebspb.com; A. G. Egorov, "On the Scientific and Practical Legacy of Professor Gennady Vyacheslavovich Egorov" (2021); paluba.media; korabel.ru; https://portnews.ru/

Marinetraffic.©Nikolay Kalaturin

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

Председатель
СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич
Первый заместитель председателя
КОВАЛЬЧУК Игорь Васильевич
Заместитель председателя
ИВАНОВ Вадим Геннадьевич
Заместитель председателя
ПАВЛОВ Игорь Николаевич

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж
Тел./факс: +7 (495) 229-91-19
E-mail: union@sur.ru

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

АЗОВО-ДОНСКАЯ территориальная организация
Председатель
ГЛУШАК Леонид Александрович
Ростов-на-Дону, ул. Социалистическая, д. 184, 3-й этаж, оф. 3
Тел./факс: +7 (8632) 63-39-12
E-mail: rostov@sur.ru

АРКТИЧЕСКАЯ региональная организация
Председатель
КЛИНДУХОВ Петр Николаевич
Мурманск, Флотский проезд, д. 3, кв. 2
Тел./факс: +7 (8152) 42-28-60
E-mail: murmansk@sur.ru

БАЛТИЙСКАЯ территориальная организация
Председатель
КУЛАКОВ Александр Федорович
Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10, кор. 2, 7-й этаж
Тел./факс: +7 (812) 251-18-07
E-mail: spb@sur.ru

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ региональная организация
Председатель, заместитетель председателя РПСМ
СУХАНОВ Николай Михайлович
Находка, ул. Ленинская, д. 2, оф. 10
Тел./факс: +7 (4236) 65-61-00
E-mail: nakhodka@sur.ru

КАЛИНИНГРАДСКАЯ региональная (территориальная) общественная организация
Председатель
ИЗМАЛКОВА Людмила Константиновна
Калининград, ул. Серпуховская, д. 30, оф. 1
Тел./факс: +7 (4012) 65-63-72, 65-68-40
E-mail: kaliningrad@sur.ru

КАРЕЛЬСКАЯ территориальная организация
Председатель
ДАВИДЕНКОВ Михаил Михайлович
Петрозаводск, ул. Ригачина, д. 8, оф. 1
Тел.: +7 (8142) 57-58-56,
Факс: +7 (8142) 57-73-10
E-mail: petrozavodsk@sur.ru

СЕВЕРНАЯ территориальная организация
Председатель Совета
КРАСНОШТАН Александр Анатольевич
Архангельск, пр. Ломоносова, д. 58, корп. 1, стр. 1
Тел./факс: +7 (8182) 63-72-60
E-mail: arkhangelsk@sur.ru

ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация
Председатель
БЕРЕЗИНСКИЙ Валерий Витальевич
Владивосток, ул. Алеутская, д. 15
Тел. +7 (4232) 52-10-03, 51-56-82
E-mail: vladivostok@sur.ru

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ территориальная организация
Председатель
БЕЛЯКОВ Алексей Юрьевич
Новороссийск, ул. Кутузовская, д. 17
Тел./факс: +7 (8617) 67-00-19, 61-45-59
E-mail: novorossiysk@sur.ru

САМАРСКАЯ территориальная (региональная) организация
Председатель
САВОСТИН Сергей Владимирович
Самара, ул. Фрунзе, д. 70, оф. 309
Тел./факс: +7 (927) 264-56-56
E-mail: savostin@sur.ru

ЮЖНАЯ территориальная организация
Председатель
ПОПОВ Николай Яковлевич
Новороссийск, ул. Победы, д. 16 Б
Тел./факс: +7 (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. 6, 4-й эт.
Тел.: +7 (495) 229-91-19,
Факс: +7 (495) 234-43-68
E-mail: moscow@sur.ru

НИЖЕГОРОДСКАЯ городская первичная профсоюзная организация РПСМ
Председатель
ГОРИН Сергей Вениаминович
Нижний Новгород, пл. Маркина, д. 15 А, цокольный этаж, каб. № 030
Тел.: +7 (831) 437-83-67,
Моб.: +7 (920) 257-94-24
E-mail: n-novgorod@sur.ru

ППООМ г. СЕВАСТОПОЛЬ РПСМ
Председатель
БОЕВ Артем Геннадьевич
Севастополь, пр. Нахимова, д. 15, оф. 14
Тел./факс: +7 (8692) 54-43-16
E-mail: sevastopol@sur.ru

SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

President
Yury SUKHORUKOV
First Vice President
Igor KOVALCHUK
Vice President
Vadim IVANOV
Vice President
Igor PAVLOV

HEADQUARTERS
6 Bolshoy Koptevsky Proezd, 4th floor, Moscow
Tel/Fax: +7 (495) 229-91-19
E-mail: union@sur.ru

PRESIDENT'S OFFICE in St. Petersburg
10/2 Dvinskaya St., 7th floor, St. Petersburg
Tel/Fax: +7 (812) 714-95-65
E-mail: petersburg@sur.ru

SUR AZOV SEA AND RIVER DON Territorial Organization
Chair
Leonid GLUSHAK
184 Sotsialisticheskaya St., Office 3, 3rd floor, Rostov-on-Don
Tel/fax: +7 (8632) 63-39-12
E-mail: rostov@sur.ru

SUR ARCTIC Regional Organization
Chair
Petr KLINDUKHOV
3 Flotsky Proezd, Office 2, Murmansk
Tel/fax: +7 (8152) 42-28-60
E-mail: murmansk@sur.ru

SUR BALTIC Territorial Organization
Chair
Alexander KULAKOV
10/2 Dvinskaya St., 7th floor, St. Petersburg
Tel/fax: +7 (812) 251-18-07
E-mail: spb@sur.ru

SUR FAR EASTERN Regional Organization
Chair
Nikolay SUKHANOV
2 Leninskaya St., Office 10, Nakhodka
Tel/fax: +7 (4236) 65-61-00
E-mail: nakhodka@sur.ru

SUR KALININGRAD Regional (Territorial) Public Organization
Chair Lyudmila IZMALKOVA
30 Serpukhovskaya St., Office 1, Kaliningrad
Tel/fax: +7 (4012) 65-63-72, 65-68-40
E-mail: kaliningrad@sur.ru

SUR KARELIAN Territorial Organization
Chair
Mikhail DAVIDENKOV
8 Rigachina St., Office 1, Petrozavodsk
Tel: +7 (8142) 57-58-56,
Fax: +7 (8142) 57-73-10
E-mail: petrozavodsk@sur.ru

SUR NORTHERN Territorial Organization
Chair of the Board
Alexander KRASNOSHTAN
58/1 Lomonosov Prospect, Bld. 1 Arkhangelsk
Tel/fax: +7 (8182) 63-72-60
E-mail: arkhangelsk@sur.ru

SUR PACIFIC Regional Organization
Chair
Valery BEREZINSKY
15 Aleutskaya St., Vladivostok
Tel: +7 (4232) 52-10-03, 51-56-82
E-mail: vladivostok@sur.ru

SUR BLACK AND AZOV SEAS Territorial Organization
Chair Alexey BELYAKOV
17 Kutuzovskaya St., Novorossiysk
Tel/fax: +7 (8617) 67-00-19, 61-45-59
E-mail: novorossiysk@sur.ru

SUR SAMARA Territorial (Regional) Organization
Chair
Sergey SAVOSTIN
70 Frunze St., Office 309, Samara
Tel/fax: +7 (927) 264-56-56
E-mail: savostin@sur.ru

SUR SOUTHERN Territorial Organization
Chair Nikolay POPOV
16B Pobedy St., Novorossiysk
Tel/fax: +7 (8617) 61-38-44, 61-18-05
E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

SUR MOSCOW Primary Organization
Chair Andrey KNYAZEV
6 Bolshoy Koptevsky Proezd, 4th floor, Moscow
Tel: +7 (495) 229-91-19,
Fax: +7 (495) 234-43-68
E-mail: moscow@sur.ru

SUR NIZHNY NOVGOROD Primary Organization
Chair
Sergey GORIN
15 A Markina Square, ground floor, Office 030, Nizhny Novgorod
Tel: +7 (831) 437-83-67,
Mob: +7 (920) 257-94-24
E-mail: n-novgorod@sur.ru

SUR SEVASTOPOL Primary Organisation
Chair Artem BOEV
5 Nakhimov Prospect, Office 14, Sevastopol
Tel/fax: +7 (8692) 54-43-16
E-mail: sevastopol@sur.ru

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Председатель СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич
Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж
Тел./факс: +7 (495) 229-91-19
E-mail: union@sur.ru

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ
РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ
Председатель СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич
Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж
Тел./факс: +7 (495) 229-91-19
E-mail: union@sur.ru

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА
и.о. Председателя ЦС РПРМТ
ГУЛЯЕВ Сергей Семенович
109004, Москва, Земляной вал, д. 64, стр. 2, к. 324
Тел./факс: +7 (495) 915-80-58
E-mail: gulyaev@bro.ru

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ
Председатель КОЛЯДИНЦЕВ Максим Сергеевич
198035, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 11, оф. 2
Моб.: +7 (921) 945-49-41
E-mail: rpd_pred@mail.ru

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ
Председатель ЧЕРНЕНКО Ирина Николаевна
298312, Республика Крым, г. Керчь, ул. Кирова, 28
Тел./факс: (365 61) 6-00-05, (365 61) 3-93-05
E-mail: irinachernenko@mail.ru

АРКТИЧЕСКАЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ (ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ) ОРГАНИЗАЦИЯ
Председатель Совета
КЛИНДУХОВ Петр Николаевич
Мурманск, Флотский пр-д, д. 3, кв. 2.
Тел./факс: +7 (8152) 42-28-60, 42-28-15.
E-mail: arorpsm@gmail.com

СЕВЕРНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИЙ ПРОФСОЮЗОВ ОБЩЕРОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ «ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА»
Председатель КРАСНОШТАН Александр Анатольевич
163061, Архангельск, пр. Ломоносова, д. 58, корп. 1 стр. 1
Тел./факс: +7 (8182) 63-72-60.
E-mail: arkhangelsk@sur.ru

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ (ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ) ОРГАНИЗАЦИЯ
Председатель Совета
СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич
Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт.
Тел./факс: +7 (812) 714-95-65.
E-mail: petersburg@sur.ru

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ
Председатель КАБАНОВ Владимир Александрович
Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10, кор. 2, оф. 10-Н, лит. «А»
Тел./факс: +7 (812) 380-70-52, моб.: +7 (911) 947-03-37
E-mail: unionpilots@mail.ru

ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИЙ ПРОФСОЮЗОВ – АССОЦИАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ЮГА РОССИИ «ЮГМОР»
Председатель ПОПОВ Николай Яковлевич
353900, Новороссийск, ул. Победы, д. 16 Б
Тел./факс: +7 (8617) 61-18-05, 61-38-44
E-mail: ugmor@nvrsk.ru

MARITIME TRANSPORT WORKERS FEDERATION

President Yury SUKHORUKOV
6 Bolshoy Koptevsky Proezd, 4th floor, Moscow
Tel/fax: +7 (495) 229-91-19
E-mail: union@sur.ru

MTWF AFFILIATES
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA
President Yury SUKHORUKOV
6 Bolshoy Koptevsky Proezd, 4th floor, Moscow
Tel/fax: +7 (495) 229-91-19
E-mail: union@sur.ru

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF RUSSIA
Acting Chair MTWUR CB Sergei GULYAEV
64/2 Zemlyanoy Val St., Office 324, Moscow
Tel: +7 (495) 915-80-58
E-mail: gulyaev@bro.ru

DOCKERS UNION OF RUSSIA
President Maksim KOLYADINTSEV
11 Dvinskaya St., Office 2, St. Petersburg
Mob.: +7 (921) 945-49-41
E-mail: ktprim@mail.ru

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF THE REPUBLIC OF CRIMEA
President Irina CHERNENKO
28 Kirova St., Kerch, Republic of Crimea
Tel/fax: (365 61) 6-00-05, (365 61) 3-93-05
E-mail: irinachernenko@mail.ru

ARCTIC TERRITORIAL ORGANIZATION
Chair of the Board Petr KLINDUKHOV
3 Flotsky Proezd, Murmansk
Tel/fax: +7 (8152) 42-28-60
E-mail: arorpsm@gmail.com

NORTHERN TERRITORIAL ASSOCIATION OF UNION ORGANIZATIONS OF ALL-RUSSIAN UNION ASSOCIATION "MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION"
Chair Alexander KRASNOSHTAN
58/1 Lomonosov Prospect, Bld. 1 Arkhangelsk
Tel/fax: +7 (8182) 63-72-60
E-mail: arkhangelsk@sur.ru

ST. PETERSBURG REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION
Chair of the Board Yury SUKHORUKOV
10/2 Dvinskaya St., 7th floor, St. Petersburg
Tel/fax: +7 (812) 714-95-65
E-mail: petersburg@sur.ru

INTERREGIONAL PILOTS UNION
President Vladimir KABANOV
10/2 Dvinskaya St., 7th floor, St. Petersburg
Tel/fax: + 7 (812) 380-70-52, mob: +7 (911) 947-03-37
E-mail: unionpilots@mail.ru

TERRITORIAL ASSOCIATION OF UNION ORGANIZATIONS – ASSOCIATION OF MARINE TRANSPORT UNIONS OF THE SOUTH OF RUSSIA "YUGMOR"
President Nikolay POPOV
16B Pobedy St., Novorossiysk
Tel/fax: +7 (8617) 61-18-05, 61-38-44
E-mail: ugmor@nvrsk.ru

ИНСПЕКТОРЫ ТРУДА РПСМ

ПАВЛОВ Кирилл Игоревич
198035, Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт., оф. 725
Тел./факс: +7 (812) 718-63-80
Моб.: +7 (911) 929-04-26
Email: pavlovk@sur.ru

АНАНЬИНА Ольга Федоровна
353900, Новороссийск,
наб. им. адмирала Серебрякова,
д. 15/2, Международный центр
моряков, оф. 32, 3 эт.
Тел./факс: +7 (8617) 612-556
Моб.: +7 (988) 762-12-32
Email: ananina@sur.ru

БАНГЕРТ Евгений Адольфович
353907, г. Новороссийск,
ул. Кутузовская, д.17
Тел./факс: +7 (8617) 61-45-11
Тел.: +7 (8617) 70-50-87
E-mail: bangert@sur.ru

ЖЕРЕБЦОВ Валентин Владимирович
692926, Находка,
ул. Ленинская 2, оф. 10
Тел.: +7(42366) 5-61-00
Email: nakhodka@sur.ru

SUR LABOR INSPECTION

Kirill Pavlov (Mr.)
10/2 Dvinskaya St., office 725,
St.Petersburg, 198035, Russia
Tel/fax: +7 (812) 718-63-80
Mob.: +7 (911) 929-04-26
Email: pavlovk@sur.ru

Olga Ananina (Ms.)
15 Admiral Serebryakov's
Embankment, office 32 (3rd floor),
International Seafarers' Center,
Novorossyisk, 353900, Russia
Tel/fax: +7 (8617) 612-556
Mob.: +7 (988) 762-12-32
Email: ananina@sur.ru

Yevgeny Bangert (Mr.)
17 Kutuzovskaya St.,
Novorossiysk, 353907, Russia
Tel./Fax: +7 (8617) 61-45-11
Tel.: +7 (8617) 70-50-87
Email: bangert@sur.ru

Valentin Zherebtsov (Mr.)
2 Leninskaya St., office 10
Nakhodka, 692926, Russia
Tel.: +7(42366) 5-61-00
Email: nakhodka@sur.ru

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ

SEAFARERS UNION OF RUSSIA

sur.ru