



В профсоюзе создали молодежный комитет

➤➤➤ [Подробности на стр. 2](#)



Молодой специалист о начале карьеры

➤➤➤ [Подробности на стр. 3](#)



Курсанты почтили память героев

➤➤➤ [Подробности на стр. 4](#)

www.stosur.ru



- Актуальные новости
- Список лицензированных крьюнговых компаний

Присоединяйтесь к нам в соцсетях



[Maritime_newspaper.23](#)

ПРОФСОЮЗНАЯ

№05/645
Май 2021 года



Издается с августа 1992 года.
Выходит 1 раза в месяц. Распространяется бесплатно.

16+

МОРСКАЯ ГАЗЕТА

Информационный вестник Южной территориальной организации РПСМ

ЧТО ЖДЕТ ЭКИПАЖИ «ТОПАЗА»?

Астраханские моряки через профсоюз обратились к судовладельцу



В Астрахани прошли переговоры представителей компании «Топаз» и Российского профсоюза моряков. Ситуацию обещают держать на контроле.

Наболевший вопрос

Лейтмотивом встречи стало продление колдоговора РПСМ для флота в составе 17 многоцелевых судов. Была также затронута тема дальнейшего социального взаимодействия работодателя и профсоюза: известно, что проект «ТенгизШеврОйл»,

в котором задействованы суда «Топаз», находится на стадии завершения, поэтому сейчас особенно остро стоит вопрос о сохранении рабочих мест.

В «Топаз Астрахань» заверили: компания заинтересована в удержании квалифицированных кадров. «Никаких планов по замене персонала у нас нет, – подчеркнула финансовый менеджер ООО «Топаз Астрахань» Элина Дулиенко. – Моряки прошли специальное обучение, знают наш флот. Естественно, мы и впредь

приложим все усилия, чтобы у них была работа после окончания текущего проекта».

Однако именно будущее пока представляется весьма туманным. По словам Э. Дулиенко, в настоящее время предпринимаются попытки задействовать суда MCV на перевозках по Балтике и в Черном море. «В этих регионах большая конкуренция среди судов класса «река-море», и осложняют ситуацию политические и экономические санкции», – продолжает представитель компании.

Диалог с моряками

Вопрос о сохранении работы обсуждали и в кулуарах с председателем профкома «Топаз Астрахань» ЮГО РПСМ Денисом Бондаренко. Моряк отметил: отсутствие понятной перспективы может подтолкнуть людей к поиску новых рабочих мест.

– Нам звонят члены экипажей судов «Топаз», спрашивают, что дальше, будет ли у них завтра работа, – рассказал он в беседе с первым заместителем председателя РПСМ Игорем Ковальчуком. – Естественно, людей пугает неизвестность, ведь стабильность всегда была одним из главных преимуществ работы в «Топазе».

Продолжение на стр. 2

Что ждет экипажи «Топаз»? »

Окончание. Начало на стр. 1

В рамках переговоров была также организована встреча представителей профсоюза с действующими работниками флота «Топаз Астрахань». И снова звучал тот же наболевший вопрос: что будет дальше?

Старший механик «Топаз Урал» Николай Федоров работает в компании практически с самого запуска проекта «ТенгизШеврОйл». «И зарплата, и удобный график работы 2/1 здесь для меня привлекательны, – говорит стармех. – Поэтому хочется понимать, что ждет плавсостав компании – около 300 человек».

К слову, Николай узнал об РПСМ задолго до образования в Астрахани профсоюзной организации. Для того, чтобы вступить в профсоюз, даже поехал в Ростов. Как оказалось, не зря: членская карточка скоро пригодилась.

– В 2010 году я работал третьим механиком в компании «СевИнТранс», на сухогрузе «Сенатор-1», – вспоминает Николай. – В тот рейс мы взяли в Словении оборудование и вышли на Туркмению. Когда задолженность по зарплате перевалила за 4 месяца, мы обратились в РПСМ и при их поддержке в Ростове объявили акцию протеста. Юрист из профсоюза моряков связался сначала с судовладельцем – никакой реакции. Тогда он обратился напрямую к грузополучателю в Туркмении, и это

дало результат. Под таким мощным давлением работодатель был вынужден погасить задолженность хотя бы частично, нам выплатили около 80% от всей суммы долга.

Борьба за кадры

На переговорах коснулись также вопросов страхования моряков от несчастных случаев, минимального состава экипажей, качества питания на судах и уровня оплаты труда рядового состава.

Председатель РПСМ Юрий Сухоруков напомнил, что зарплата остается для большинства моряков главным мотивирующим фактором и, чтобы не растерять свой кадровый потенциал, судовладельцы должны обеспечить экипажам достойную оплату.

«Нижнюю границу базовой ставки оплаты труда матроса первого класса устанавливает паритетная морская комиссия МОТ, сейчас она составляет \$641, – отметил глава РПСМ. – Наш профсоюз активно участвует в этой работе, и мы внимательно отслеживаем соблюдение данного условия на судах, где работают российские моряки. Еще раз подчеркну: это минимальный стандарт. Например, на Балтике приняты более высокие нормы по оплате труда, и если вы планируете работать там, необходимо быть конкурентоспособными с учетом стандартов, принятых в конкретном регионе».



«Базовая ставка матроса не должна быть меньше \$641, это уровень, который рекомендован МОТ».

Ю. Сухоруков, председатель РПСМ

«Мы следим за рынком и знаем, что наши зарплаты конкурентоспособны».

И. Гребенников, начальник отдела кадров ООО «Топаз Астрахань»



1. Глава РПСМ Юрий Сухоруков;
2. Инспектор профкома ООО «Топаз Астрахань» ЮТО РПСМ Ксения Смирнова;
3. Председатель профкома, старший механик Денис Бондаренко и его заместитель Ирина Апанович;
4. Первый зампред РПСМ Игорь Ковальчук (на переднем плане) и старший механик «Топаз Урал» Николай Федоров



По следам переговоров

«Топаз» продолжит сотрудничество с профсоюзом

Руководство компании «Топаз Астрахань» согласилось на подписание коллективного договора для 17 многоцелевых судов, занятых в проекте «ТенгизШеврОйл». Соответствующее допсоглашение было подписано после визита председателя РПСМ Юрия Сухорукова и его заместителя Игоря Ковальчука на переговоры с первыми лицами «Топаз Астрахань». В ходе встречи было озвучено желание обеих сторон продолжать сотрудничество и после окончания проекта с «Шевроном».

Об итогах переговоров рассказал председатель первичной профсоюзной организации «Топаз Астрахань» ЮТО РПСМ Денис Бондаренко. «Соглашение будет действовать до окончания действующего проекта, пока еще неизвестно, сколько времени потребуются, чтобы завершить все работы, – отметил моряк. – Из-за этого сейчас очень остро стоит вопрос о сохранении рабочих мест»

Совет РПСМ состоялся в очном формате впервые с начала пандемии

На заседании руководители дали «зеленый свет» молодежному движению внутри профсоюза

Кадры решают

В ноябре 2019 года в Санкт-Петербурге активисты провели общероссийский форум членов РПСМ в возрасте до 35 лет. Тогда же обозначилась инициативная группа, заинтересованная в дальнейшем развитии профсоюза, в нее вошли молодые представители из Москвы, Санкт-Петербурга, Новороссийска, Владивостока и Находки. Координировать деятельность комитета доверили председателю Первичной профсоюзной общественной организации моряков Севастополя РПСМ, много лет отработавшему на флоте в офицерской должности Артему Боеву.

– Мы призываем те организации, которые еще не делегировали своих молодых активистов, сделать это быстрее, потому что работа началась, впереди много нового и интересного, и только в единой крепкой команде мы сможем идти вперед, – говорит координатор комитета.

Новороссийск станет первым

Приоритетное направление деятельности молодежного комитета РПСМ – это создание привлекательного для молодых моряков и курсантов образа современной, сильной, надежной организации, уверенно стоящей на защите своих членов.

Начать решили с Новороссийска, с лучшего морского ВУЗа страны. В следующем месяце в ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова запланировано проведение Ярмарки вакансий – ежегодного мероприятия, на котором работодатели презентуют свой флот и рассказывают о требованиях к плавсоставу. Члены молодежного комитета совместно с сотрудниками



ЮТО РПСМ выразили желание принять участие и презентовать Российский профсоюз моряков перед курсантами.

Центр обещал поддержку регионам

На Совете РПСМ была согласована реализация действующих программ для членов профсоюза, в частности, по поддержке моряков СКФ, выходящих на пенсию. Кроме того, участники заседания приняли решение о стимулировании первичных профсоюзных организаций. «Регионам нужна мотивация, чтобы в каждом городе, где представлен РПСМ, укреплялось профсоюзное движение, – отметил председатель ЮТО РПСМ Николай Попов. – Развитие всего профсоюза неразрывно связано с сильными представительскими в регионах, а для того, чтобы выстроилось такое взаимодействие, необходимо поддерживать краеугольный камень профсоюза – это «первички», ведь именно они работают на местах с моряками».

Эту поддержку центр пообещал. Было также отмечено, что работу всей отрасли сильно осложнила пандемия коронавируса. Например, из-за неблагоприятной эпидемиологической обстановки второй раз отсрочено проведение Международного переговорного форума (IBF). Профсоюзы и работодатели – социальные партнеры IBF – должны были встретиться для согласования повышения уровня зарплаты моряков на 2021-2022 годы. Однако в 2020 году работодатели не смогли лично встретиться из-за Covid-19 и правительственных запретов на поездки. Со своей стороны МФТ не хотела откладывать важные переговоры, но все же поддержала отсрочку в надежде, что встреча состоится в апреле 2021 года. Теперь ожидается, что переговоры пройдут очно или в режиме онлайн не позднее сентября 2021 года.



К слову, на первую декаду сентября запланирован и следующий Совет РПСМ. А перед ним пройдет заседание молодежного комитета с докладами о том, что сделано за первые месяцы работы.

«Мне как молодому специалисту была очень важна поддержка...»

Неопытность и неуверенность в своих силах – вечные спутники выпускников учебных заведений при поиске первого рабочего места. Они могут дополнительно усугубляться отношением в экипаже, когда в первом рейсе в должности молодой специалист не находит понимания и поддержки. Второй помощник Артем Зерщиков уверен: огромную роль в адаптации молодежи играет личность капитана.

Артем – потомственный моряк. Однако его путь на флот нельзя назвать простым и предсказуемым.

Крутой вираж

«У меня в семье все мужчины моряки: дед, отец, оба дяди, однако сам я почему-то мечтал работать стоматологом и о море даже не думал, – рассказывает себе Артем. – А пошел учиться из практического интереса: после 9 класса решил поступать в колледж. Стал выбирать. Но чтобы стать врачом, нужно идти в ВУЗ, а я не хотел сидеть на шее у родителей еще два года. При этом у меня были хорошие баллы для поступления на бюджет. Вот так я оказался на судоводительском факультете в Ростове».

Первый рейс кадетом Артем запомнил: испытал чувство сродни шоку. «Изоляция, бешеный темп работы, отсутствие свободного времени – мне было меньше 20 лет, и я совершенно не готовил себя к такому ритму, – вспоминает первую практику молодой специалист. – Рейс наш продлился 3 месяца, я и втянуться-то толком не успел. Понимание пришло ко мне уже во время второго рейса, когда я пошел работать матросом. Мне нужно было набрать ценз, и я оставался на борту 8 месяцев. Вот тогда привык. Но был и один серьезный минус: мне как молодому специалисту была очень важна поддержка, а в экипаже собрались разные люди. Некоторые считали, что к рядовым можно относиться несколько пренебрежительно. Мне кажется, психологическая готовность человека занимать руководящие командные должности должна иметь решающее значение при его назначении. Потому что многие к этому просто не готовы. Имея какие-то детские комплексы, они дорываются до власти и начинают вести себя неуважительно по отношению к тем, кто ниже по должности».

После выпуска Артему пришлось прервать едва начавшуюся карьеру – он ушел в армию. И перерыв сделал свое дело.



Черное море

Судном, на котором продолжил свою работу Зерщиков, стал 30-летний теплоход «Сормовский». На вопрос, не страшно ли было за свою жизнь – на волне трагедий, происходящих со старыми пароходами в Черном море, Артем признается: такие мысли заставляют держать себя в тонусе и с двойным вниманием следить за безопасностью. «Когда начинал работать, помню, не проверил толком пожарные рукава, – рассказывает он. – Матрос их красил и заметил трещину, разгерметизацию. Хорошо, что не произошло никакой аварийной ситуации, но с тех пор я каждый раз проверяю все вверенное мне оборудование, потому что невнимательность к безопасности может позже серьезно аукнуться».

На «Сормовском» Артем вернулся к тому, от чего так хотел побыстрее уйти. Вышестоящие члены экипажа сразу дали ему понять: твои проблемы ты будешь решать сам. «Это был первый рейс в должности, действительно сложный, но никто не помогал, не слушал, не подсказывал, – вспоминает моряк. – Потом я понял: спрашивать не имеет смысла, решал свои затруднения самостоятельно, полагаясь на знания и предыдущий опыт. С ностальгией вспоминал капитана Pola Maria».



На Pola Maria Зерщиков увидел совсем другое отношение в экипаже

Карьерная модель для молодежи

Сейчас Артем сдает сессию и снова собирается в рейс. Он рассуждает о том, как трудно получить требуемый в крупных компаниях опыт: «Парадокс состоит в том, что выпускников без опыта берут только на теплоходы а-ля «Сормовский», а потом в больших компаниях говорят: для нас это не опыт, идите-ка сначала матросом. Но нет гарантии, что на балкерах, контейнеровозах или танкерах я не засижусь в матросах. В продвижении ведь большое значение имеет взаимодействие с капитаном, но капитаны тоже разные попадают. Получается, велик риск так и остаться матросом и просто потерять время. Поэтому я для себя решил продвигаться маленькими шажками, но в должности, чем снова идти рядовым и ждать повышения, которого может и не быть».

Сейчас Артем прагматично смотрит на свою работу. Говорит, что романтика, конечно, была, но быстро испарилась. «Сначала ты ловишь эту красоту, закаты, единение с природой, но потом все приедается, и ты просто выполняешь свои обязанности, – делится он. – Но мне нравится видеть новые места, города, встречать новых людей, а по сути каждый новый контракт приносит новое знакомство. Меняются люди вокруг тебя, и ты сам меняешься. Мне кажется, на флоте я стал взрослее».

«Мне кажется, психологическая готовность человека занимать руководящие командные должности на судне должна иметь решающее значение при его назначении».

Счастливый случай

– После армии я пошел учиться в ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова, параллельно искал работу, – продолжает Артем Зерщиков. – Шло время, и тут я узнал, что в Новороссийске открылся филиал компании «ИНОК ТМ». Приехал, побеседовал с руководителем. У меня были действующие рабочие документы, но из-за отсутствия опыта брали снова матросом.

Артем был рад и этой возможности. Вместе с новороссийским поваром, ростовским матросом и двумя петербуржцами его посадили на новый сухогруз Pola Maria, только что принятый с постройки на заводе в Нижнем Новгороде. Судно загрузилось в Тольятти, оттуда отправилось в Данию, потом в Великобританию, а затем по Волге в Баку.

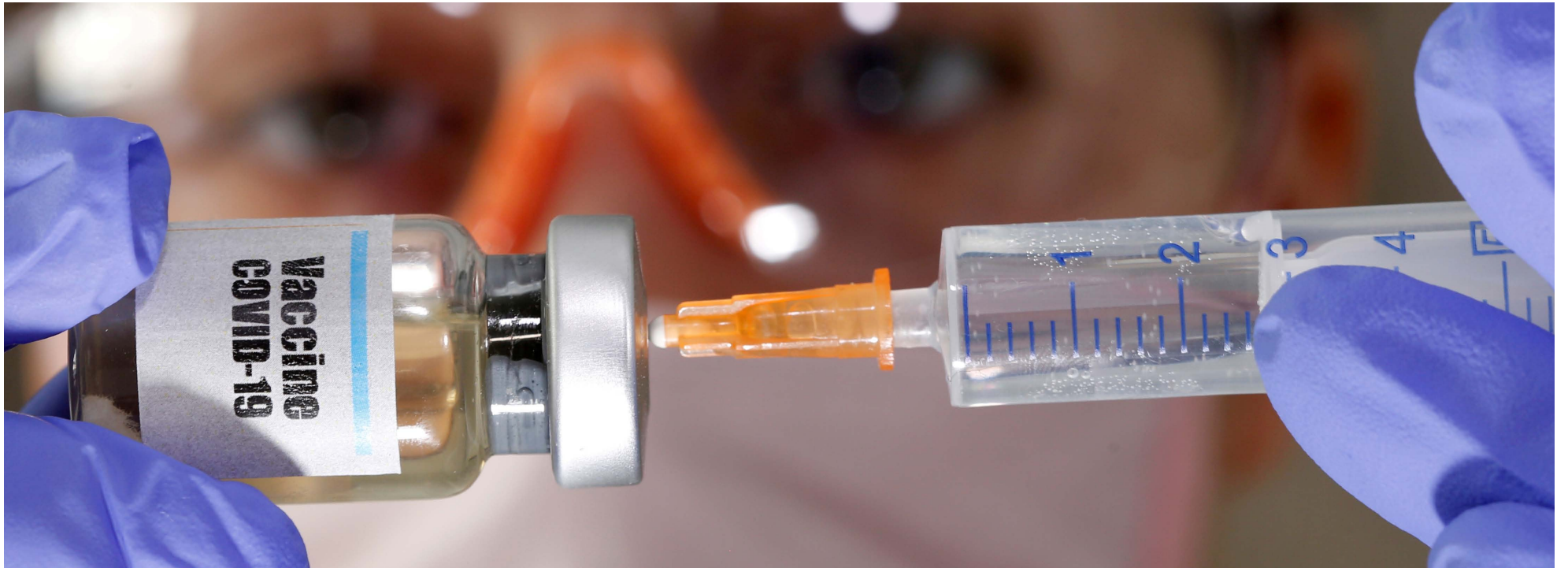
– На Pola Maria я получил важный опыт работы с официальной версией электронной картографии, – говорит Артем. – Все оборудование новое, и в машине, и на мостике все автоматизировано по последнему слову техники. Вместе со старпомом мы стояли морские и речные вахты, я старался во все вникать, помогать.

Здесь же Артем увидел совсем другое отношение. Петербургский капитан Василий Дроздов дал матросу понять: молодому специалисту не страшно чего-то не знать, важно спрашивать и учиться. «Меня это приятно удивило:

к капитану можно подойти и задать какой-то вопрос! – вспоминает Артем. – Мой предыдущий опыт говорил о том, что на флоте такое отношение между руководителем и подчиненными редкость».

На Pola Maria повезло моряку и в продвижении: ему предложили заменить второго помощника, которому по семейным обстоятельствам нужно было списаться раньше. «Но у меня возникла дилемма: заканчивался мой первичный диплом оператора ГМССБ, и нужно было сходить в должность, чтобы получить 3 месяца стажа, – объясняет Артем. – А здесь сначала предложили поработать на замене всего месяц. Пока мы обсуждали возможности продления, мне поступило предложение от бывшего работодателя: целый контракт вторым помощником».

Артем признается: все решили какие-то минуты. Как только он дал согласие предыдущему работодателю, в тот же момент поступило предложение остаться на три месяца на Pola Maria. «Конечно, я бы с удовольствием остался в «ИНОК», на новом судне с лицензированным оборудованием, – продолжает он. – Но в море многое происходит по воле случая. Просто я не мог подвести людей, и раз уже согласился, то пересел в Ростове на судно другой компании».



Спасительный укол

Крупнейший поставщик кадров на торговый флот дал старт вакцинации моряков

Вакцина укрепит лидерство

Правительство Филиппин объявило о включении моряков в приоритетную программу вакцинации от коронавируса. После того, как в стране привьют медработников, представителей старшего поколения и лиц, имеющих хронические заболевания, настанет очередь МОРЯКОВ. Здесь «зеленый свет» получат те, кто работал на иностранных судах в течение трех последних лет. По оценкам отраслевого ведомства страны, это коснется около 550 тысяч филиппинцев. Еще более 180 тысяч человек все еще имеют морские документы, но прекратили работу на флоте.

Морское сообщество внутри Филиппин горячо приветствовало решение о включении моряков в приоритетную группу для вакцинации от COVID-19: «Этот шаг поможет обезопасить ТРУДОУСТРОЙСТВО наших граждан на суда иностранных владельцев и будет способствовать своевременной доставке товаров, более 80% которых перевозится морем».

А что у нас?

По данным единого портала Стоп-Коронавирус, в России от COVID-19 привились более 6.5% населения. «В настоящее время вакцинироваться в России может каждый желающий гражданин Российской Федерации, в том числе российские моряки и работники морского транспорта, – поясняют в Министерстве транспорта РФ. – При этом вакцинация является ДОБРОВОЛЬНЫМ выбором каждого гражданина».



Шеф-повар NS Century группы компаний «Совкомфлот» Тамара Савчук вакцинировалась, как только в Новороссийске стартовала прививочная кампания. «Мы с мужем, он тоже работает на флоте, приняли это решение самостоятельно, потому что

понимаем: в силу специфики профессии находимся В ЗОНЕ РИСКА, – рассказала она. – Не хотим подвергать опасности свое здоровье и здоровье своих

коллег. Кроме того, мы и так вакцинируемся от других инфекционных заболеваний».



Тем же путем пошел старший механик, председатель профкома моряков ООО «Топаз Астрахань» Денис Бондаренко. «Я решил привиться, чтобы не было проблем со здоровьем в рейсе, – поделился он. – Работодатель не заставлял, но дал понять, что вакцинация ЖЕЛАТЕЛЬНА».

В апреле крупнейший российский судовладелец «Совкомфлот», пусть и не навязчиво, но все же призвал своих моряков к вакцинации. «Ситуация в мире остается крайне сложной, во многих странах наблюдается рост числа заболевших, – говорится в циркуляре компании. – В этих условиях единственной мерой, которая гарантирует стабильную и БЕЗОПАСНУЮ работу моряков, является вакцинация. Без нее вероятность заболеть остается очень серьезной. А заболевший член экипажа рискует не только остаться без требуемой медицинской помощи посреди рейса, но и стать причиной заболевания своих товарищей на борту».



«Зеленый» коридор

Пока еще неизвестно, станет ли прививочный сертификат от COVID-19 преимуществом при трудоустройстве. Однако все громче ведутся разговоры об ОБЛЕГЧЕНИИ перемещения через границы иностранных государств для вакцинировавшихся. «По информации, полученной от представительства Российской Федерации при Международной морской организации, ряд государств и межгосударственных объединений действительно прорабатывают возможность внедрения подобных СЕРТИФИКАТОВ для облегчения международных поездок, – пояснили нам в Минтрансе. – Однако, по информации судоводных

компаний, на данный момент при пересечении границ иностранных государств российскими гражданами в целях осуществления замены членов экипажей судов требований о наличии сертификатов о вакцинации НЕ ПРЕДЪЯВЛЯЮТСЯ».



В Международной палате судоходства подчеркивают: вакцинация моряков должна быть произведена только препаратами из списка ВОЗ для экстренного использования. На тот же перечень ссылаются и в ИМО.

Российские вакцины в него пока не попали, первым на очереди стоит «Спутник V». Переговоры об одобрении препарата на уровне Всемирной организации здравоохранения велись на протяжении нескольких месяцев, и вот теперь международные эксперты обещают провести инспекцию производства вакцины В ИЮНЕ. После этого российский препарат, возможно, будет включен в список ВОЗ, а привитые

российские моряки получат преимущество при передвижениях между странами.



Герои Великой Отечественной войны на Доске почета

В канун 76 годовщины Великой Победы курсанты ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова вновь запустили акцию «Галерея памяти». Фотоархив проекта уже насчитывает более 300 героических биографий.

«Галерея памяти» давно вышла за пределы новороссийского университета. Проект стартовал 11 лет назад для того, чтобы отдать дань уважения героям, сражавшимся с фашизмом в годы Великой Отечественной войны. Инициативная группа ГМУ бережно собирала фотографии родственников курсантов, формируя один большой общий портрет солдат, многие из которых никогда не встретились на полях сражений.

– Сразу было собрано довольно много биографий в стенах нашего университета, – рассказывает координатор проекта, курсант Дарья Балабанова.



– Затем проект презентовали на студенческом совете в Минтрансе, и присоединиться к нему захотели многие транспортные ВУЗы. Ребята из других городов тоже стали активно присылать нам истории своих семей.

Сегодня география участников военно-патриотической акции «Галерея памяти» охватывает самые разные регионы нашей страны: от Дальнего Востока до Северо-Запада. Принять в нем участие может каждый. «Нужно просто отправить краткую информацию в Word о своем герое, прикрепить его и свою фотографии, – говорит координатор. – У нас есть группа во VKontakte, страничка в Instagram и электронная почта aumsu_students@mail.ru. В канун праздника в Мраморном зале университета мы выставляем распечатанные макеты, формируя таким образом настоящую Доску почета наших героев, чтобы каждый помнил об их подвиге».

Учредитель и издатель — Южная территориальная организация РПСМ. Свидетельство о регистрации ПИ №10-5507 выдано 09.02.2004 г. Южным окружным межрегиональным территориальным управлением МПТР России.

Адрес редакции и издателя: 353900, г. Новороссийск, ул. Победы, 16-б. Тел./факс (8617)61-38-44, 61-18-05. E-mail: info@stosur.ru Газета отпечатана в типографии ООО «Агентство «Кавказинтерпресс». Адрес типографии: 355000, г. Ставрополь, пр. Трудовой, 14, тел.: (8652) 24-88-65. Печать офсетная. Печ. л. 1. Тираж 700 экз.

Главный редактор Соколова Н.