



Bernhard Schulte
начала отбор лучших курсантов

➤➤➤ [Подробности на стр. 2](#)



Как складывается
налогообложение
для моряков

➤➤➤ [Подробности на стр. 3](#)



Устойчивый тандем
судоходной и нефтяной
компаний

➤➤➤ [Подробности на стр. 3-4](#)

www.stosur.ru

- Актуальные новости
- Список лицензированных круинговых компаний

Присоединяйтесь к нам
в соцсетях



[Maritime_newspaper.23](https://maritime-newspaper.23)

ПРОФСОЮЗНАЯ

№4/633
20 апреля 2020 года



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

16+

МОРСКАЯ ГАЗЕТА

Информационный вестник Южной территориальной организации РПСМ

На передовой

ИМО призывает не «кошмарить» судоходство

Международная морская организация ИМО после консультаций с неправительственными отраслевыми ассоциациями разработала перечень рекомендаций для правительств по облегчению морской торговли во время пандемии COVID-19. В частности, ИМО настаивает, чтобы карантин не накладывал ограничения на своевременную разгрузку, а правительства сделали исключения из национальных ограничений на поездки для облегчения процедуры смены экипажей и транзитного движения моряков в аэропорты.

Уже в первые дни после публикации циркуляра начали поступать ответы от морских министерств. Одной из первых отреагировала Великобритания, поддержав призыв генерального секретаря ИМО снять ограничения, препятствующие нормальному режиму морской торговли. Однако о конкретных мерах по облегчению репатриации моряков речи пока не идет. Аналогичная реакция поступила и от министерств морских дел Греции, Саудовской Аравии, Объединенных Арабских Эмиратов, Испании. Россия пока официальный ответ не дала, но в Минтрансе РФ сослались на распоряжение Правительства от 27 марта 2020 года, согласно которому запрет на передвижение через госграницу и так не должен распространяться на членов экипажей.

А вот Австралия поддержала моряков не только на словах: государство, в огромной степени зависящее от нормальной работы судоходства, разрешило транзит моряков торговых судов к месту работы и обратно. К подобным реальным

шагам по нормализации смен экипажей судовладельцы призывают и другие государства. Руководители Columbia, Reederei, V.Ships, Wilhelmsen и других выступили с совместным обращением, отмечая, что коллективные смены в определенных портах несут минимальный риск для здоровья людей. Список таких портов, по мнению представителей судоходных компаний, должен быть следующим: Сингапур, Гонконг, Шанхай, Хьюстон, Роттердам, Джебель-Али и Фуджейра.

В руководящих органах Евросоюза так же ведутся дискуссии о важности работы моряков и необходимости нормальной организации смен экипажей. Европейский комиссар по транспорту Адина Валеан выступила с предложением унифицировать процедуру репатриации моряков из третьих стран в назначенных портах ЕС. «В настоящее время государства-члены ЕС имеют различные правила смены экипажей в своих портах, – отметила еврокомиссар. – Граждане стран, которые не входят в Евросоюз, нуждаются в визах для транзитных поездок через границы ЕС, но они не могут подать на них заявления из-за текущей ситуации. В таких обстоятельствах государства-члены ЕС должны предоставить им транзитные визы на границе, чтобы они могли быстро репатриироваться».

В Еврокомиссии разрабатывают руководство для того, чтобы определить порты государств ЕС, в которых будет возможна ускоренная смена экипажей из третьих стран.



Фото из архива Prisco Tankers

ПРОФСОЮЗ

«Сейчас особенно нужна стабильность»

ЮТО РПСМ и ее первичная профорганизация ПАО «Новошип» продолжают реализацию социальной программы по поддержке членов профсоюза, попавших в трудные жизненные ситуации.

В рамках нее помощь получают моряки-члены РПСМ, оказавшиеся по разным причинам в затруднительном положении. Это могут быть полученная травма, личные неприятности или же долгое ожидание отправки на судно, что особенно актуально в связи с текущей ситуацией вокруг коронавируса.

кажутся мелочью, на самом деле насущные, в них и состоит работа профсоюза.

Приятель Григория фиттер газовеца Velikiy Novgorod Илья Бармута уверен: в современном неустойчивом мире главное – это надежная работа. «Нам всегда вовремя выплачивается зарплата, это очень важно, – добавил моряк. – Работа РПСМ тоже стабильна, свой максимум по обслуживанию моряков на берегу – выдачу детских подарков или помощь в трудных жизненных ситуациях, профсоюз выполняет».

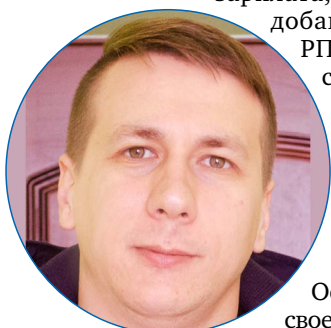
Основным преимуществом своей работы считает

стабильность и третий механик, списавшийся с танкера NS Spirit, Владимир Игуменцев. «Я 10 лет работаю в компании, – подчеркнул офицер. – За это время могу охарактеризовать ее только с положительной стороны. Что главное в нашей работе? Чтоб зарплата выплачивалась вовремя, чтоб была стабильность. Это все у нас есть, сейчас это особенно важно».

Моряки также отметили, что в условиях постоянного роста цен на потребительские товары профсоюзу стоит продолжить работу над расширением социальной программы для своих членов: «Все вокруг дорожает с бешеной скоростью, поэтому было бы очень хорошо, если бы выросли и суммы компенсаций».



– Отпуск получается очень долгий, – рассказал нам моторист танкера SCF Shanghai Григорий Борисов. – Я живу в Ростовской области, скоро надо будет проходить медкомиссию. Так что помощь от профсоюза очень кстати. Все эти бытовые вопросы, которые



Немецкое качество судоходного бизнеса

Компания Bernhard Schulte Shipmanagement начала отбор курсантов для прохождения плавпрактики. В этом году обязательная процедура утверждения российских кадетов иностранными специалистами BSM пройдет в Новороссийске. Почему места для прохождения плавпрактики выделили только ребятам из ЮФО, а также о том, как из кадета вырасти в топ-офицеры, мы беседуем с директором новороссийского офиса компании Романом Вдовиным (на фото).



– Роман Андреевич, расскажите, как Вы отбираете курсантов на практику?

– Мы предъявляем очень высокие требования к практикантам. В первую очередь, они должны знать английский язык, потому что на наших судах работают полностью смешанные экипажи. Он может оказаться одним русским на борту в экипаже, который состоит из граждан Румынии, Хорватии, Польши, Болгарии, Турции, Филиппин, Индонезии, Мьянмы, Индии, Венесуэлы, Испании или Германии. Тут волей-неволей приходится общаться по-английски, поэтому требования к кадету по уровню владения английским языком по сути такие же, как и к капитану. Конечно, нужны отличные профессиональные знания. Если кандидаты успешно сдают все тесты и проходят собеседование со мной, то последний этап для них – это финальная процедура окончательного утверждения сотрудниками наших зарубежных офисов. Раньше эта процедура проходила на Кипре, в этом году ее впервые решили провести в Новороссийске. И, наконец, ребята сдают физические нормативы, так что они также должны быть полностью здоровы. Вот такой огромный объем работы требуется, чтобы найти одного хорошего кандидата. Но нам действительно нужны лучшие из лучших. У нас около 600 судов разных типов, которые работают по всему миру, и высокие, конкурентоспособные заработные платы.

– Каковы шансы кадета, прошедшего весь этот отбор, вернуться в компанию уже офицером?

– Без преувеличения скажу, что все кадеты, прошедшие практику в компании, возвращаются к нам на работу. Каждого парня, которого мы взяли с третьего курса университета,

мы довели до офицерской должности. Кадетская программа и дальше будет совершенствоваться, в том числе с вовлечением в этот процесс наших собственных ресурсов – четырех тренинговых центров, которые расположены в Индии, КНР, на Кипре и на Филиппинах. Например, прежде чем продвинуть новороссийского кадета в офицерскую должность, мы планируем на 2 месяца отправлять его за счет компании в кипрский тренинг-центр BSM, где наши специалисты подготовят его к сдаче экзаменов на штурмана или механика. То же самое ему предстоит пройти перед следующим повышением и так – вплоть до должности капитана. Конечно, это очень затратно, но у нас во всем немецкое качество.

– Как долго моряк может ждать продвижения по карьерной лестнице при таком строгом подходе к повышению в должности?

– Все зависит от того, какие знания он получил в университете и как он себя показывает в работе. Знаете, бывает, что человек каждый новый контракт уходит с повышением в должности, а бывает, что долго сидит на месте. У нас есть свежий пример: парень сделал рейс кадетом, затем пошел на газовоз третьим помощником, один рейс – и он уже уходит вторым. Все зависит только от человека. Если ты правильно мотивирован, показываешь хорошие результаты, то никаких препятствий к росту нет.

– Вы говорили, что в этом году финальный отбор практикантов будет проходить в Новороссийске. Почему из всех российских городов, где представлена компания BSM, выбрали именно его?

– Потому что наши ребята из ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова очень хорошо себя зарекомендовали, и руководство компании приняло решение о

выделении практикантских мест только им. Недаром наш ГМУ несколько лет подряд признается лучшим в стране. Мы уже начали отбор ребят, у которых запланирована практика на январь, февраль и март следующего года. К осени я должен буду представить достойных кандидатов руководителям кадетской программы BSM, которые приедут на утверждение в Новороссийск из разных стран. Шанс также получают курсанты Керченского государственного морского технологического университета. Мне бы хотелось отдельно отметить

пассажирам на современном судне не получится. Профессии действительно востребованы, на флот приходят много молодых ребят, идет в принципе процесс «омолаживания» плавсостава. Если говорить о востребованных должностях, то у нас спрос на все офицерские должности, особенно, командные.

– Как на Ваш взгляд повлияет на состав экипажей полная автоматизация флота?

– У нас есть суда дедвейтом 50 тысяч тонн, которые имеют высокий класс автоматизации.

“Каждого курсанта, которого взяли на практику, мы довели до офицерской должности.”

высокую мотивацию керченских ребят. В условиях небольшого выбора на берегу они понимают, зачем идут в море, правильно настраивают себя и на 100% реализуют предоставленную им возможность. С этого года мы также будем набирать на практику девушек-курсанток. Мир не стоит на месте, и надо понимать, что при желании женщина имеет право строить карьеру на флоте.

– Насколько востребованы сейчас морские профессии?

– Это напрямую связано с уровнем заработной платы на берегу. В Новороссийске, например, моряков очень много, больше, чем в других городах, где представлена наша компания, хотя сам город меньше. Люди идут в море зарабатывать, сейчас уже нет места романтике, работать стало очень сложно. Постоянно вводятся новые правила, проверки, которые требуют колоссальных знаний. Это означает, что прокатиться

Это позволяет работать экипажам без электромехаников. Но суда, на которых не будет моряков вообще – нет, это невозможно, по крайней мере, в ближайшей перспективе. В любой автоматике может однажды произойти сбой.

– Одна из самых злободневных тем последних месяцев – это коронавирус. Как офисы BSM работают в условиях глобального карантина?

– Вы, конечно, знаете, что страны закрыли границы. Все компании сейчас испытывают трудности со сменами экипажей. На берегу мы ограничили посещение офиса моряками, перешли на онлайн-тестирование, собеседования проводим дистанционно, все документы принимаем по электронной почте. Это глобальный вызов, который в огромной степени влияет на судоходную отрасль. Но ничего не поделаешь, нельзя рисковать здоровьем людей.



Нефтеналивной танкер Sophie Schulte один из тех, куда трудоустраивают моряков.



Офис BSM на проспекте Ленина 95 Б



Великий речной путь

В апреле казахстанско-американской компании ТенгизШеврОйл, в проектах которой заняты несколько сотен российских моряков и речников, исполняется 27 лет.

Работа на реке – не всегда синоним старых судов, низких зарплат и некачественного снабжения. Это успешно доказывает бизнес, который на российских ВВП ведет международная морская компания Тораз в сотрудничестве с крупнейшими нефтяными корпорациями мира.

Стройка века

В 2016 году международный консорциум ТенгизШеврОйл, представленный такими гигантами рынка как Chevron, Exxon Mobile, Lukoil, начал масштабное строительство завода по переработке нефти на территории Западного Казахстана. Объем инвестиций в проект колоссален – за 6 лет он составит более 37 миллиардов долларов. Но игра стоит свеч: Тенгиз – одно из крупнейших месторождений в мире, уже дает до 27 миллионов тонн нефти в год. По завершению строительства нового НПЗ в 2022 году добыча нефти должна увеличиться до 39 миллионов тонн.

В «стройке века», как окрестили проект казахские СМИ, участвуют и моряки – члены экипажей судов Тораз

Marine Solution. Это обособленный в Астрахани дивизион международной компании Toraz Energy and Marine, осуществляющей перевозки на оффшорных вспомогательных судах в районе Западной Африки, на Каспии и на Среднем Востоке.

Для участия в проекте расширения Тенгиза на верфях Румынии и Вьетнама в рекордные 16 месяцев Тораз построил 20 судов MCV (Module Carrying Vessel). Они имеют ограниченный район плавания и предназначены для перевозки крупногабаритных грузов, в том числе по рекам. Для работы на них наняли более 400 моряков – с опытом на речных судах и танкерах, и провели для них специальное обучение. Кандидаты на штурманские должности должны были набраться опыта управления системами Azipod, а механики – знать технику Caterpillar и особенности работы на дизель-электроходах.

С 2017 года астраханские экипажи по 14 человек начали доставлять на каспийскую стройку модули из хабов финской Хамины и болгарского Бургаса. Примерно месяц составляет в одну сторону «северный» путь, рейс в Болгарию вдвое короче. Большая часть



6 апреля 1993-го года в г. Алма-Ата состоялось подписание Соглашение об образовании совместного казахстанско-американского предприятия по разработке Тенгизского месторождения. Соглашение подписали Президент РК Нурсултан Назарбаев и глава американской нефтяной корпорации «Шеврон» Кеннет Дерр.

маршрута проходит по внутренним водным путям России, где внимательно следят за качеством работы. Система управления безопасностью компании соединила оффшорный и транспортный

опыт, благодаря чему на судах внедрена собственная программа по улучшению качества работы.

[Продолжение на стр. 4](#)



ВОПРОС-ОТВЕТ

– Здравствуйте, расскажите, как складывается система налогообложения для моряков, работающих на судах под иностранным флагом? Могу ли я обращаться за налоговым вычетом при покупке квартиры? Могут ли меня когда-нибудь оштрафовать за неуплату налогов?

– Относительно налогообложения российских моряков, получающих заработную плату у иностранных работодателей за пределами Российской Федерации, в общих чертах можно отметить следующее: налоговый статус вышеуказанных моряков зависит от количества дней, проведенных в России в течение 12 следующих подряд месяцев, а точнее – от того, являются ли они налоговыми резидентами Российской Федерации или нет.

Если российский моряк, получающий заработную плату у иностранных работодателей за пределами Российской Федерации, является налоговым

резидентом Российской Федерации, то у него в соответствии с требованиями законодательства возникают налоговые обязательства.

В соответствии с п. 2 ст. 207 НК РФ налоговыми резидентами признаются физические лица, фактически находящиеся в Российской Федерации не менее 183 календарных дней в течение 12 следующих подряд месяцев. Следовательно, налоговый нерезидент – это физическое лицо, которое находится в России менее 183 календарных дней в течение 12 следующих подряд месяцев.

Необходимо также учитывать, что период нахождения физического лица в Российской Федерации не прерывается на периоды его выезда за пределы территории Российской Федерации для краткосрочного (менее шести месяцев) лечения или обучения, а также для исполнения трудовых или иных обязанностей, связанных с выполнением работ (оказанием услуг) на морских месторождениях углеводородного сырья.

В соответствии с п. 2 ст. 228 НК РФ физические лица – налоговые резиденты Российской Федерации, получающие доходы от источников, находящихся за пределами Российской Федерации, самостоятельно исчисляют суммы налога, подлежащие уплате в соответствующий бюджет исходя из сумм таких доходов. Такие налогоплательщики обязаны представить в налоговый орган по месту своего учета соответствующую налоговую декларацию.

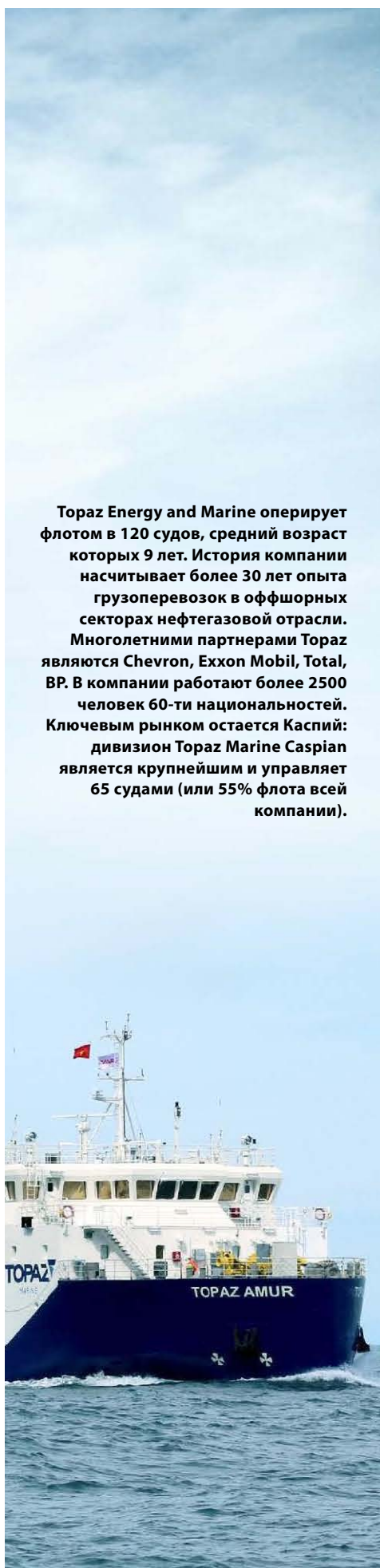
Что касается имущественных налоговых вычетов, то применительно к морякам, получающим заработную плату у иностранных работодателей, это предусмотренная законодательством возможность возратить часть уплаченных ими налогов на доходы физических лиц в случае наличия на то оснований, предусмотренных в ст. 220 НК РФ.

Главный правовой инспектор ЮТО РПСМ
Вадим Кулебякин



Великий речной путь

Окончание. Начало на стр. 3



Тораз Energy and Marine оперирует флотом в 120 судов, средний возраст которых 9 лет. История компании насчитывает более 30 лет опыта грузоперевозок в оффшорных секторах нефтегазовой отрасли. Многолетними партнерами Тораз являются Chevron, Exxon Mobil, Total, BP. В компании работают более 2500 человек 60-ти национальностей. Ключевым рынком остается Каспий: дивизион Тораз Marine Caspian является крупнейшим и управляет 65 судами (или 55% флота всей компании).

Моряки знают: прежде чем приступить к работе, нужно учесть все аспекты опасности, предвидеть любую чрезвычайную ситуацию, понять, что нужно будет сделать, и подготовить необходимые инструменты. Предельной концентрации внимания требует и процесс погрузки на суда. Благодаря мощной балластной системе модули грузят за два часа, в течение которых нужно очень быстро дифференцировать судно.

За свои знания и навыки моряки получают достойную зарплату, стабильную работу, небольшие контракты продолжительностью 2/1, качественное питание, нелимитированный интернет на борту. Даже в зимнем отстое на судах полные экипажи и стопроцентная оплата труда. Средний возраст моряков составляет 35-37 лет.

Из оффшора в профсоюз

Вполне закономерным кажется, что стабильная и надежная компания, ориентированная на сохранение своих кадров, заключила коллективный договор с Российским профсоюзом моряков. Председателем первичной организации «Топаз Астрахань» ЮТО РПСМ выбрали старшего механика судна «Топаз Зея» Дениса Бондаренко. Ему был интересен новый опыт, и он согласился взять работу с людьми на себя.

Офис первичной профсоюзной организации ООО «Топаз Астрахань» удобно расположился в непосредственной близости от самой компании: Астрахань, ул. Тургенева 10, кор. Б, БЦ «Кристалл», кабинет 414. Связаться с председателем можно по телефону: 8 961 055 7151



Председатель ППО Денис Бондаренко – действующий старший механик



По-казахски «тенізде» означает «море». Название было выбрано из-за близости поднятия к Каспию.

– Конечно, я давно слышал о профсоюзах разные мнения, в том числе и негативные, – говорит Денис Юрьевич. – Сам я никогда не был членом какого-либо профсоюза, хотя понимал, что морякам необходимо объединяться. Многие считают, что профсоюз не нужен, что он ничего не делает, но это не так. Профсоюз – это и юридическая помощь по любым вопросам, материальная поддержка в трудных жизненных ситуациях, организация досуга на берегу, в том числе и для семей, например, поездки на экскурсии, билеты в театры, абонементы в спортивные залы.

Стармех вспоминает, как начинал оргработу уже в рамках созданной первички: «Я как раз был на вахте и написал на все наши суда: создали первичную профсоюзную организацию ЮТО РПСМ, у кого есть желание – вступайте. Штук 20 заявлений прислали сразу без вопросов, потом люди стали звонить, спрашивать – зачем, для чего. Объяснял – они тоже вступали. Были и такие, кто категорически не хотел. Здесь ничего не поделаешь, профсоюз – это дело добровольное. Но я думаю, что теперь, когда мы начали работать, моряки своими глазами увидят, как важно быть членом профсоюза».

«Люди должны гордиться работой»

Негативных ситуаций с работодателем за два года работы в «Топазе» моряк не припомнит. Зато интересных событий – хоть отбавляй. Например, как спасли в Болгарии женщину, которая упала с причала. «Это случилось зимой на «Топаз Зея», – вспоминает стармех. – Наше судно находилось в отстое в Бургасе – как всегда,

полный экипаж, полная готовность. Тревоги играли каждую неделю. И вот вахтенный помощник заметил, как в воду кто-то упал. Быстро передали информацию властям, те оперативно среагировали, в течение 5 минут подъехал катер, и женщину спасли».

Контракт по Тенгизу подписан на 40 лет, а значит впереди еще много лет интересной, важной и нужной работы. Несмотря на то, что авторитетные американские издания называют увеличение инвестиций Chevron «неблагоразумными действиями» в условиях напряженных отношений с Москвой, ТенгизШеврОйл по-прежнему планирует расширение проектной деятельности на Урал, в Татарстан и юг Поволжья. И многолетние партнерские отношения Тораз Marine с Chevron позволяют надеяться на то, что моряки и впредь будут обеспечены динамичной работой и безопасными рабочими местами. «Люди должны гордиться тем, что они делают», – таков главный посыл кадровой политики компании Тораз.

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 ИП Давыдов В.Н., г. Краснодар, ул. Стасова, 182/1. Печать офсетная. Печ. л. 1. Тираж 1100 экз. Время подписания в печать по графику 16:00. Фактическое 16:00. Заказ № 893
Главный редактор Соколова Н.