



Члены Совета РПСМ обсудили на заседании насущные вопросы

»»» [Подробности на стр. 3](#)



В морских семьях преемственность поколений не редкость

»»» [Подробности на стр. 3](#)



Женщина на флоте к спокойной и эффективной работе

»»» [Подробности на стр. 4](#)

www.stosur.ru



ПРОФСОЮЗНАЯ

№10/673
Октябрь 2023 года



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

16+

МОРСКАЯ ГАЗЕТА

Информационный вестник Южной территориальной организации РПСМ

Приоритетная работа профсоюза

В Новороссийске прошла очередная отчетно-выборная конференция Новороссийской первичной профсоюзной организации РПСМ «Морское единство». Ее работа за пятилетний период с 2018 года признана делегатами удовлетворительной, а председателем на новый срок вновь избран Евгений Анатольевич Самула. Обновился состав профсоюзного комитета – в него вошли молодые профсоюзные активисты, а также действующие офицеры торгового флота.

В своем отчетном докладе Е. Самула отметил, что безусловным приоритетом для профсоюза является заключение коллективного договора, в котором четко определены права и обязанности членов экипажа. Документ направлен на улучшение условий труда моряков, при его наличии на борту риски для плавсостава минимальны.

– Характер профессии моряков предполагает длительное отсутствие дома, работу в сложных условиях, – обратился он к делегатам. – Эти факторы могут привести к проблемам с физическим и психологическим здоровьем, в том числе к усталости, стрессам, депрессии, а это может оказать негативное влияние на благополучие моряков. Поэтому для нас крайне важно принять меры для улучшения условий труда работников флота. Эта профессия часто недооценена, а моряки играют огромную роль в нормальном функционировании мировой экономики. Очень важно работать над повышением статуса и престижа профессии моряков. И здесь важным инструментом выступает как раз-таки коллективный договор, который направлен на то, чтобы сделать их работу более безопасной, надежной и привлекательной.

Отчетный период пришелся на непростое время. Сначала грянула пандемия, которая принесла серьезные проблемы со сменами экипажей, когда одни моряки не могли вовремя вернуться домой, а другие месяцами сидели на берегу в ожидании посадки на суда. Профсоюз старался оперативно реагировать на все жалобы и обращения, прикладывая максимум усилий, чтобы разрешить спорные ситуации в пользу моряков. Здесь первичкам большую помощь оказывал международный отдел РПСМ. А на местах тем, кто оставался на берегу больше восьми месяцев, профсоюзная организация оказывала материальную помощь, чтобы поддержать в непростой ситуации. После начала специальной военной операции и введения западных санкций в отношении нашей страны моряки столкнулись с другими проблемами:



ГЛАВНОЕ

ограниченным международным авиасообщением, запретом на выдачу виз, банковскими комиссиями за хранение валюты. Но, как подчеркнул Е. Самула, отказ нанимать российских офицеров иностранными судовладельцами все еще не носит массовый характер. «Россияне остаются востребованными на флоте, их продолжают ценить за высокий профессионализм», – заключил он.

Евгений Анатольевич также добавил, что другими важными направлениями работы профсоюза остаются социальное обслуживание моряков, в том числе материальная помощь, организация новогодних утренников и подарков для детей, выдача абонементов в тренажерный зал «ЮГМОР», а также юридические консультации и информационная поддержка. Коммуникация с членами РПСМ осуществляется и через проведение мероприятий развлекательного характера – так, в 2021 году молодежь

РПСМ организовала для моряков фотоконкурс «Я/Мы ключевые работники», который выиграл новороссийский старпом компании Columbia Shipmanagement Дмитрий Бардовский. Такие активности – еще одна возможность получения от моряков обратной связи.

Делегаты поблагодарили председателя за эффективную работу в отчетном периоде и доверили ему право руководить организацией в следующие пять лет. Евгений Самула в свою очередь пообещал продолжить работу на благо новороссийских моряков, чтобы улучшить условия их нелегкого труда.

Напомним, НПО РПСМ «Морское единство» остается второй по численности первичкой в составе Южной территориальной организации РПСМ. Она объединяет более пяти тысяч новороссийских моряков, трудоустроенных

в иностранных судоходных компаниях – Columbia Shipmanagement, Bernhard Schulte Shipmanagement, Epsilon Services Ltd. и других.

Олег Прокофьев, второй помощник, CSM:

– Политическая ситуация не отразилась на атмосфере внутри многонациональных экипажей. Конечно, у всех своя позиция, все читают свои новости. Но мы здесь работаем, и это понимание есть у каждого моряка. Все стараются добросовестно выполнять свои обязанности. Однако последствия для рынка труда все же есть: из-за трудностей с авиасообщением иностранные компании предпочитают делать выбор в пользу азиатских моряков – филиппинцев, китайцев, вьетнамцев. Да, у них есть определенные сложности с английским, но в целом квалификация неплохая, работать они могут.



Делегаты единогласно поддержали заданный вектор развития профсоюзной организации



Собственное печатное издание – важный атрибут информационной поддержки членов РПСМ



Глава «Совкомфлота»: России необходимо наращивать свой флот для экспорта нефти и газа

Игорь Тонковидов в интервью ТАСС рассказал о состоянии отечественного флота, путях его развития и о невозможности функционирования подводного газовоза

Санкции и ценовой потолок переформатировали мировую торговлю нефтью, изменились как направления, так и протяженность маршрутов перевозок.

О влиянии событий 2022 года на экспортные поставки углеводородов, необходимости государственной поддержки и развитии крупнотоннажного флота в России в интервью ТАСС рассказал гендиректор «Совкомфлота» Игорь Тонковидов в ходе международной конференции «Нева-2023».

– Игорь Васильевич, недавно «Совкомфлот» отметил свой полувековой юбилей. Премьер-министр РФ Михаил Мишустин в поздравлении упомянул, что компания задействована в арктическом проекте «Приразломное». Какие задачи стоят перед компанией в проекте?

– Да, действительно. Недавно «Совкомфлот» отметил 50 лет исторического решения Алексея Николаевича Косыгина, которое дало стране возможность использовать коммерческие подходы для пополнения морского торгового флота. Именно это стало точкой отсчета истории «Совкомфлота».

Что касается «Приразломного» – задачи стоят прежние: обеспечивать стабильную и безопасную перевозку нефти в крайне сложных арктических условиях. «Совкомфлот» обслуживает три нефтяных проекта, которые реализуются в российской Арктике: «Приразломное», «Варандей» и «Новый порт». С момента старта проектов флот компании перевез 142 млн т нефти, в том числе 13,5 млн т нефти за 2022 год. Дополнительно к этому мы отвечаем за обеспечение самой платформы «Приразломная», этим занимается специализированное судно «СКФ Сахалин».

– Сколько составят перевозки нефти в рамках арктических проектов в 2024 году?

– Проектная добыча стабильна, поэтому существенных отклонений от названных объемов мы не ожидаем.

– Осенью прошлого года Ехпон вышел из проекта «Сахалин-1». Осуществляет ли сейчас «Совкомфлот» перевозки нефти в рамках «Сахалина-1» и в каком объеме?

– Иностранцы операторы проектов «Сахалин-1» и «Сахалин-2» свои проекты покинули. Мы наладили эффективное взаимодействие с новыми операторами и уверенно обеспечиваем безопасную транспортировку производимой на обоих этих проектах нефти в полном объеме.

– Какие планы по транзитным перевозкам нефти танкерами по Северному морскому пути есть у компании?

– Планы по перевозкам нефти в акватории Севморпути формируются грузовладельцами – нефтегазовыми компаниями – исходя из их торговых программ. Но могу сказать, что «Совкомфлот» готов полностью обеспечить необходимыми судами весь объем транзитных грузов, который российские нефтегазовые компании запланируют

к перевозке по Севморпути, будь то газ, нефтепродукты или нефть.

– Есть ли понимание, сколько танкеров и каких объемов пройдет по маршруту в этом году?

– В этом году у нас запланировано 20 транзитных рейсов по Севморпути, это порядка 2 млн т грузов. Из этих рейсов 16 уже завершились, четыре завершатся в самое ближайшее время.

– Сколько танкеров для перевозки нефти сейчас у вас во флоте, хватает ли их, планируете ли наращивать этот сегмент?

– Флот компании насчитывает около 100 крупнотоннажных танкеров, которые занимаются транспортировкой российских экспортных грузов. Вследствие переформатирования мировой торговли нефти изменились как направления, так и протяженность маршрутов перевозок

сравнению с ними, к сожалению. В связи с этим, полагаю, со стороны государства должны быть приняты регуляторные меры, которые бы отражали ценности и приоритеты страны.

– По вашим оценкам, какую долю российских нефти и газа сейчас перевозит «Совкомфлот»?

– По нашей оценке, на протяжении последних нескольких лет доля «Совкомфлота» на этом рынке составляет около 12%. С учетом имеющихся инвестиционных планов рассчитываем эту долю увеличивать.

– Спрос на танкеры в мире растет до рекордов, равно как и цены на них. Как вы оцениваете сейчас ситуацию с нехваткой таких судов в мире?

– Перестройка маршрутов нефтяной торговли вызвала дефицит танкеров,

– Мы активно сотрудничаем с судостроительством «Звезда», где строится серия таких газовозов. Коллеги-судостроители столкнулись с определенными проблемами, в том числе работают над заменой некоторых комплектующих на российские аналоги и над проектированием собственного дизайна новых судов, но эта работа только начала. Будем следить за их прогрессом.

– В рамках выставки «Нева-2023» ОКК представила концепцию подводного газовоза. Насколько вы считаете эту идею реализуемой?

– Такие идеи впервые появились, наверное, около 60 лет назад: сперва был подводный танкер, теперь подводный газовоз. Какой бы концептуально привлекательной ни казалась эта идея, она нереализуема. Ведь речь идет о массовых крупнотоннажных перевозках, и построить подводную лодку грузоподъемностью около 100 тыс. т будет крайне затратно. Кроме того, ни один терминал в мире эту подводную лодку, к сожалению, не примет. Поэтому, скорее всего, такое судно останется музейным экспонатом в том месте, где его построят.

– «Совкомфлот» – одна из первых компаний, которая начала выпускать замещающие облигации. Планируете ли еще размещать дополнительные бонды подобного рода?

– Да, мы были одним из пионеров на рынке замещающих облигаций и к настоящему моменту заместили порядка 90% всех выпущенных долговых бумаг, выполнив свои обязательства перед нашими инвесторами, кредиторами и партнерами. В иностранных депозитариях до сих пор остаются наши евробонды примерно на \$100 млн, мы держим открытой оферту к замещению бумаг со сроком погашения в 2028 году.

– Кроме того, компания выпустила облигации в юанях. Планируете еще размещать в этой валюте?

– Да, действительно, в марте 2023 года мы разместили бумаги, номинированные в юанях. Это вызвало живой отклик и интерес на российском рынке финансирования. Нам удалось добиться неплохих условий, и капитал, который мы привлекли, был направлен на рефинансирование долга. Потребность в дополнительных выпусках новых бондов будет зависеть от инвестпрограммы на 2025–2030 годы.

– В августе президент РФ принял закон о налоге на сверхприбыль для крупных компаний. Планируете ли выплатить его до конца года?

– «Совкомфлот» исправно выполнит требования закона и выплатит налог до конца года. Сумму выплаты мы пока не раскрываем.

– Какую прибыль компания ожидает по итогам года?

– Динамика наших финансовых показателей остается позитивной. Ожидаем, что работа компании по заключению долгосрочных контрактов позволит эту динамику во втором полугодии сохранить и прибыль компании во втором полугодии будет примерно соответствовать прибыли первого полугодия в рублевом эквиваленте (около 18 рублей на акцию). В среднесрочной перспективе мы ожидаем достаточно высоких финансовых результатов благодаря заключению ряда среднесрочных контрактов, которые обеспечат предсказуемый объем премиальной выручки.



В 2008 году суда СКФ начали работать на проекте «Варандей»

нефти. Это оказывает дополнительное влияние на российский рынок, где работает ограниченное количество судов. В свою очередь это определяет премиальные ставки на перевозки нефти из российских портов. Полагаю, что такая тенденция сохранится в ближайший год или даже несколько лет.

– Как повлияла ситуация с ценовым потолком на нефть, изменение мирового рынка нефти и санкции на перевозки нефти и деятельность компании в целом?

– Все видели трудности, которые возникли у российских экспортёров с морской транспортировкой их грузов. Мы изо всех сил старались подставлять экспортёрам плечо. К сожалению, российский экспорт нефти и газа по-прежнему сильно зависит от иностранного флота – прежде всего из недружественных государств. Возникает вопрос, насколько для России приоритетна стабильность таких перевозок. На наш взгляд, эта ситуация должна сильнее подстегивать нашу страну к развитию собственного флота, чтобы повысить устойчивость внешней торговли. Причем речь идет не только о перевозках углеводородов, но и других грузов тоже.

– Какие шаги вы видите для этого?

– Безусловно, развитию отечественного флота и наращиванию его численности значительно помог бы законодательный акт, который свяжет интересы грузовладельцев и судовладельцев. Это обеспечит отечественному флоту и конкурентоспособность, и право приоритетного доступа к грузам в российских портах. Сейчас ситуация по-прежнему остается парадоксальной: в портах нашей страны отечественный флот не просто конкурирует с зарубежными, а зачастую поставлен в неравные условия по

мгновенно его восполнить невозможно.

Ожидаем, что в среднесрочной перспективе этот дефицит сохранится. Со своей стороны «Совкомфлот» продолжает реализовывать заявленную программу строительства танкеров на верфи «Звезда». Помимо этого, изучаем дополнительные возможности изобретения судов с учетом нужд российской внешней торговли.

– Каким образом получится избежать дефицита хотя бы в ближайшее время?

– Единственный способ избежать дефицита – самостоятельно производить суда в должном количестве либо покупать их там, где это можно сделать.

– Во сколько вы оцениваете общую потребность флота компании до 2025 года?

– В рамках уже сформированной судостроительной программы до 2025 года планируем получить серию арктических газовозов, заказанных на судостроительном комплексе «Звезда» для проекта «Арктик СПГ-2». Дополнительно к ним планируем получить со «Звезды» три танкера-продуктовоза типоразмера MR, дедвейтом около 50 тыс. т. До конца 2023 года наш флот также пополнит один танкер типоразмера «Афрамаск» с двигателем на сжиженном природном газе. В дальнейшем мы нацелены на продолжение работы по обновлению и пополнению танкерного флота.

– Какой объем инвестпрограммы на 2024 год ожидаете?

– Объем нашей инвестпрограммы достаточно стабилен. В среднем ежегодно он оценивается в \$500–600 млн.

– Как сейчас идет работа по созданию российского газовоза ледового класса? Когда он может появиться?

«Ответственность – главное качество капитана»



В этом уверен член РПСМ, капитан танкера NS Stella Павел Спесивцев. Уроженец Мурманска, он с детства хотел быть моряком и ни разу не пожалел о своем выборе.

После выпуска его распределили на малую родину. На судах некогда крупного и процветающего Мурманского морского пароходства он бороздил арктические воды и побывал в экзотических для южанина Хатанге, Дудинке, Диксоне. Когда узнал, что в Новороссийском морском пароходстве требуются кадры – об этом заявил тогда сам руководитель НМП Леонид Иванович Лоза, то попросил о переводе. «В то время организовать перевод было целым событием, – вспоминает, смеясь, Павел Спесивцев. – Но мне удалось добиться своей цели, и я вернулся в Новороссийск». Так началась его карьера на танкерном флоте.



– Конечно, на танкерах своя специфика, здесь колоссальная ответственность, – продолжает капитан. – Первый мой пароход в НМП был «Дмитрий Жлоба», я до сих пор его помню. Потом работал на танкере «Туапсе», а старпомом на нем был тогда знаменитый Николай Ильич Головченко. Он воспитывал нас, совсем еще молодых, и очень многому научил.

Капитанскую высоту Павел Васильевич взял на танкере «Владимир Высоцкий». Говорит, что главное качество капитана – это чувство ответственности. «Нужно честно заботиться о судне, о людях и о себе, ведь от состояния здоровья тоже зависит стабильная работа, – говорит Павел Васильевич. – Я стараюсь поддерживать себя в хорошей физической форме, ежедневно делаю зарядку, у нас на судне есть сауна и бассейн, весьма комфортные условия. А еще от капитана требуется умение организовать совершенно разных людей. Когда члены экипажа

понимают друг друга с полуслова, работа идет как по маслу. Где-то требуется строгость, а с кем-то просто нужно поговорить, выслушать. Не всем легко дается оторванность от дома и семьи».

Сам Павел Васильевич до сих пор ощущает некий дискомфорт по окончании контракта, возвращаясь к шумной береговой жизни. Признается, что первое время на берегу чувствует себя непривычно. А впереди – новый рейс, к которому организм снова будет адаптироваться, проходя определенный уровень стресса.

В его морской карьере за долгие годы бывало всякое: и спасение американского летчика вблизи порта Провиденс, и уход от пиратов в Гвинейском заливе. Но он всегда оставался верен своему профессиональному выбору. «Я с самого детства хотел работать на флоте, – добавляет Павел Васильевич. – И это желание до сих пор очень сильное. Работа дает мне ощущение нужности, позволяет оставаться социально-активным».

Неудивительно, что свою страсть к профессии он передал сыну, который тоже выбрал морскую профессию и сейчас работает вторым помощником на флоте СКФ. А в нашу редакцию Павел Васильевич пришел с внуком – забрал его из секции после занятия парусным спортом. Восемилетний Ваня уже учится вязать морские узлы и ждет своего первого выхода в море под парусом. И, конечно, тоже мечтает однажды стать капитаном.



Сын Павла Васильевича пошел по стопам отца и выбрал морскую профессию

А ведь изначально будущий капитан поступил на физмат. Семья жила в Белгороде, и Павел добросовестно постигал математическую науку в местном университете. Пока однажды родители не отправились в отпуск к Черному морю, куда впоследствии и решили переехать насовсем. Павел перевелся в Новороссийское высшее инженерное морское училище имени адм. Ф. Ф. Ушакова и, наконец, приблизился к своей детской мечте. В то время практики были после каждого курса, чтобы как можно раньше попробовать будущую профессию «на вкус».

ПРОФФРОНТ

Профсоюз собрал Совет

В Калининграде начал работу Совет Российского профессионального союза моряков. Здесь собрались руководители территориальных и первичных организаций профсоюза, чтобы обсудить текущую ситуацию, рассмотреть положение дел на местах, а также ознакомиться со стратегией по справедливому переходу в морской отрасли.



Напомним, в июле этого года международные морские профсоюзы добились включения знакового обязательства по «Справедливому переходу» (Just Transition) для всех трудящихся в судоходном секторе в части решения Международной морской организации о принятии пересмотренного стратегического документа по сокращению выбросов парниковых газов. Так, в соответствии с принятым ИМО стратегическим документом, необходимо будет пересмотреть инструменты и руководства по подготовке моряков, а также обеспечить безопасность работников и морских сообществ при использовании новых технологий, обеспечивающих достижение нулевого или почти нулевого уровня выбросов.

В связи с этим Молодежный совет РПСМ разработал проект стратегии по справедливому переходу в программах устойчивого развития в морской отрасли РФ. Вопрос, в который волей-неволей будет вовлечено множество моряков, решено держать на контроле.

Кроме того, участники Совета РПСМ обсудили решение Генпрокуратуры от 5 сентября 2023 года о признании деятельности Международной федерации транспортников нежелательной на территории Российской Федерации и постановили прекратить участие РПСМ в деятельности МФТ.

Добавим, что в настоящее время в рядах РПСМ состоит порядка 77000 российских моряков, работающих как на судах российских, так и иностранных судовладельцев. Профсоюз представлен во всех морских регионах России, где действуют 48 первичных и 11 территориальных организаций.



Текст и фото пресс-службы РПСМ



«Профессия – класс!»

Совсем скоро выпускница ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова, красnodипломница Мария Колибачук уйдет в свой первый рейс в должности третьего помощника на танкере компании СКФ. В беседе с журналистами она рассказала об ожиданиях, планах и мечтах, а также о том, каково это – быть женщиной на флоте.

Мария приехала в Новороссийск из Крыма. Она не из семьи моряков и о работе на флоте знала в общем-то немного. Но есть такой характер: человек ставит себе цель и уверенно идет к ее достижению.

– Учиться, как и всем, было сложно, – вспоминает Мария. – Наша профессия предполагает получение большого объема знаний. А на девочку, конечно, обращали особое внимание, потому что я всегда была на виду. Соответственно, все мои ошибки тоже всегда были заметны.

Обе свои практики Мария со средним баллом 4.98 и прекрасным знанием английского языка проходила в компании «Совкомфлот».

Говорит, что волнение оказалось напрасным, на борту ее приняли очень хорошо. «Первая практика сильно отличается от второй, ведь ты впервые поднимаешься на мостик и видишь паролод изнутри, – рассказывает девушка. – Все члены экипажа с готовностью делились своими знаниями, отвечали на мои вопросы, помогали обучаться и развиваться, в стороне никто не стоял. Мы ходили и в Европу, и в Азию, так что опыта я получила много, было очень познавательно и интересно. На второй практике с кадетов спрашивали уже больше, но и мы чувствовали себя увереннее».



Воспоминания из университета девушка сохранит самые теплые



Современное оснащение Ушаковки полностью соответствует отраслевым трендам



Выпускница со средним баллом 4.98 без труда нашла себе работу

Свою альма-матер Мария вспоминает с большой благодарностью. Преподаватели, наставники, однокурсники – все они останутся в памяти как неотъемлемые составляющие большого и интересного пути в профессию. «Я бы хотела добиться должности капитана, – признается Мария. – Но внутри есть понимание, что для этого нужен серьезный опыт, поэтому быстро к ней не продвинуться».

Свои карьерные планы девушка намерена реализовать в «Совкомфлоте». «Для меня большим преимуществом является стабильность российского работодателя, возможность спокойно работать и уверенно смотреть в будущее, – продолжает Мария Колибачук. – Здесь честная высокая заработная плата, ради которой стоит ходить в море. Я в свой первый рейс уйду только с позитивными мыслями, надеюсь, мне удастся проявить себя и доказать, что я хороший специалист».

Она уверена: на современном флоте женщине определенно есть место. «Сейчас уже нет тех старых парусных судов со штурвалом, для управления которыми нужна была физическая мощь и сила, – рассуждает Мария. – Сейчас многое автоматизировано, условия труда стали значительно лучше. Конечно, работа в мужском закрытом коллективе имеет свои особенности, и нужно быть готовой к трудностям, закалять характер. Важно поставить себе цели и к ним идти, несмотря ни на что, не слушать тех, кто до сих пор мыслит стереотипами. Это классная, интересная профессия, в которой любой может добиться высокой должности, если проявляет себя».

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.