

МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ

Информационный выпуск Балтийской территориальной организации Российского профессионального союза моряков
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, № 3 (11), МАРТ, 2006
WWW.BRO.RU



Распространяется через первичные организации БТО РПСМ и круинговые компании:
«UNICOM», «БАЛТИНТЕР», «АФАЛИНА», «ПАРОХОДСТВО ЛАСТОЧКА», «БАЛТКРУИНГ», «ВЕМА ЛАУДОН», «OCEANWIDE»

8 МАРТА — МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕНСКИЙ ДЕНЬ

И ЕЩЕ ОДИН ПОВОД
ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ СКАЗАТЬ
ЖЕНЩИНАМ ТЕПЛЫЕ СЛОВА, И
ПОБЛАГОДАРИТЬ ЗА ТО, ЧТО
ОНИ ДЕЛАЮТ ЭТУ ЖИЗНЬ
СВЕТЛЕЕ И УЮТНЕЕ



Эти женщины — бухгалтеры, юристы, инструкторы, журналисты и наборщицы — работают для вас. Мы их поздравили и от вашего имени тоже.

ЧТО ПРОИСХОДИТ

«ЗАСЛАНЦЫ» ИЗ ШВЕЦИИ

ЕСЛИ ТОМАС АБРАХАМСОН
ИНОСТРАННЫЙ ШПИОН, ТО ПОЧЕМУ
ЕГО НЕ ОБЕЗВРЕДИЛИ?
Читайте на стр. 2

ЕСТЬ ЛИ МОРЯКИ НА ВОЛГЕ?

НА ЭТОТ ВОПРОС ОТВЕЧАЕТ
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ВОЛЖСКОГО
БАСКОМФЛОТА
БОРИС ПУЛИН.

Читайте на стр. 4

В начале марта в Санкт-Петербурге прошел семинар Международной Федерации транспортников для двух крупнейших отраслевых профсоюзов: Профсоюза работников водного транспорта и Российского профессионального союза моряков. Весь семинар был посвящен двум основным вопросам: проблемам водного транспорта и проблемам же взаимодействия морских профсоюзов России.

Так получилось, и может быть, это и к лучшему, что на встрече в Петербурге пути сотрудничества искали не руководители упомянутых профсоюзов, но руководители первичных и региональных отделений. То есть именно те профлидеры, которые работают непосредственно на местах и представляют интересы конкретных людей, и которым зачастую приходится сталкиваться с неразрешимыми трудностями, возникающими как раз от отсутствия взаимопонимания и сотрудничества между организациями.

На семинаре присутствовали и зарубежные гости, представляющие профсоюзные объединения Швеции, Латвии и Украины, которые поделились собствен-



ным опытом по налаживанию отношений между конфликтующими профсоюзами у себя в странах.

Перерастут ли подобные совместные семинары в постоянное сотрудничество ПРВТ и РПСМ, покажет время. Пока ясно одно: такие мероприятия очень ценны с точки зрения обмена информацией. Совместный семинар — это почти единственная возможность увидеть одновременно многих интересных людей, собравшихся вместе со всей России. Увидеть, расспросить и рассказать другим.

Кстати, и с Томасом Абрахамсоном, и с Борисом Семеновичем Пулиным удалось встретиться именно на этом семинаре.



СВОДНУЮ КОНВЕНЦИЮ ПРИНЯЛИ

С 8 по 23 февраля в Женеве прошла 94-я Морская Сессия Международной Организации Труда. Главным вопросом повестки было принятие Сводной Конвенции по труду на море. Документ, который еще на стадии создания проекта называли Биллем о правах моряков, был принят 314 голосами при четырех воздержавшихся.

Решение о создании единой Сводной конвенции по труду на море было принято в январе 2001 года 19-й Сессией Морской паритетной комиссии МОТ. По замыслу инициаторов новая Конвенция должна была вобрать в себя все, начиная с 1920 года, ныне действующие конвенции, а их что-то около 70, и рекомендации, стать своего рода трудовым кодексом для моряков всего мира. До этого страны подходили избирательно к ратификации конвенций и выбирали те, которые им подходили, игнорируя при этом не устраивающие их документы. То есть, многие положения конвенций оставались не принятыми, а значит, не распространялись на суда. Пришла пора создать такой документ, который мог бы стать единой всеобъемлющей трудовой нормой

— еще на стадии разработки конвенцию назвали «Биллем о правах моряков» и «Суперконвенцией».

Создание проекта конвенции было поручено рабочей группе высокого уровня. По решению Морской паритетной комиссии в нее вошли по 12 представителей судовладельцев, моряков и правительств. И вот, за пять лет был создан документ международного уровня, охватывающий практически все стороны эксплуатации судов, условия жизни на борту, оплаты труда и другие аспекты работы моряков. Впервые к такому документу международного уровня будет применен принцип ИМО — Международной Морской Организации. На практике это означает, что в порту страны, где Сводная конвенция действует, положения конвенции распространяются на все суда, независимо от того, ратифицировали или нет конвенцию государства, чей флаг они несут. И это свидетельствует о том, что все стороны, представленные на Конференции МОТ, признали: условия труда моряков являются важнейшим фактором безопасности морского судоходства.

Мировая морская общественность живо отреагировала на это событие. Например, г-н Митропулос — генеральный секретарь ИМО — выступив в Женеве, когда Сессия еще шла полным ходом, заявил, что новый документ, определяющий требования к условиям труда для 1,2 млн. моряков во всем мире, «не просто соглашение на бумаге». Это, по его словам, «официальное принятие» правил, регулирующих основные права человека, занятого в сфере морского судоходства. Также глава ИМО выразил уверенность в том, что Сводная Конвенция без сомнения станет «четвертым столпом» международной правовой системы мирового судоходства, наряду с Международными конвенциями ИМО по охране человеческой жизни на море (SOLAS), обучению, аттестации и несению вахты (STCW), предотвращению загрязнения вод с судов (MARPOL).

Генеральный секретарь Международной федерации транспортных рабочих Дэвид Кокрофт так высказался по поводу принятия Сводной Кон-

венции: «Для МОТ это историческое событие. Морской флот по всему миру долго шёл к принятию таких стандартов, которым можно было бы следовать, когда судно находится в море или международных портах».

Крис Хоррокс, генеральный секретарь Международной палаты судоходства заявил: «Принятое решение является поворотным пунктом в истории судоходства. Тем не менее, мы стоим всего лишь в начале пути. Теперь нам необходимо обеспечить ратификацию Конвенции правительствами всех принявших её государств с тем, чтобы она действовала в полной мере как можно скорее».

По мнению многих представителей мировой морской отра-

сли, «Суперконвенция» может вступить в силу достаточно скоро. Например, если государства-члены ЕС,

СПРАВКА: «МОРЯК»

Предложенная Конвенция применяется ко всем «морякам», означая лиц, занятых на любой должности или работающих в любом качестве на борту судов, к которым применяется настоящая Конвенция. К таким судам относятся все суда, занятые в торговой деятельности, за исключением судов, работа которых осуществляется во внутренних водах или в защищённых водах, или водах непосредственно прилегающих к ним, а также в районах применения портовых правил, и судов, используемых для рыбной ловли, или других аналогичных промыслов, или судов традиционной постройки, таких как плоскодонные шлюпки и джонки. Определения, под которые подпадают термины «моряки» и «суда» в данной Конвенции основываются на определениях, содержащихся в трудовых стандартах в сфере морского судоходства.

под флагами которых ходит большое количество судов (один Кипр чего стоит), Либерия и еще несколько стран ратифицируют документ. Развитие событий подобным образом вполне вероятно, главное, чтобы было желание, и такая концепция пользовалась бы административным приоритетом.

Говоря о последствиях ратификации Конвенции, можно отметить, что для некоторых моряков, работающих у добросовестных работодателей, вряд ли что-то изменится. Но для многих тысяч работников условия труда должны улучшиться.

ВСЕ ФЛАГИ В ГОСТИ

«ЗАСЛАНЦЫ» ИЗ ШВЕЦИИ

Летом прошлого года председатель совета директоров ОАО «Приморское морское пароходство» г-н Кириличев разоблачил иностранного шпиона и диверсионную деятельность иностранной преступной группы на территории Российской Федерации. В процесс были вовлечены Министерство иностранных дел РФ, Федеральная служба безопасности, Министерство транспорта и Союз российских судовладельцев. Все эти дела широко муссировались в средствах массовой информации, включая телевидение и радио.

Для тех, кто не в курсе, напомним, что в качестве шпиона выступал Томас Абрахамсон — лидер шведского профсоюза SEKQ, а преступной группой именовалась, конечно, Международная Федерация транспортников. Абрахамсону вменялась организация в России «цветной» революции под видом семинаров МФТ. МФТ, соответственно, все это дело якобы финансировала, а РПСМ, — по совместительству банда рэкетиров, несла идеи в широкие российские массы.

Но, как бы то ни было, на каком-то этапе расследования вышла заминка. Поэтому, хотя шпион и был разоблачен, обезвредить ни его, ни финансирующую организацию г-н Кириличев так и не смог. МФТ продолжала «подрывную» деятельность по защите моряков от недобросовестных судовладельцев, а

Томас Абрахамсон — возглавлять SEKQ, и даже посетил в марте Санкт-Петербург.

Обещанная революция почему-то так и не была организована, но зато Томас очень подробно рассказал о том, как обстоят дела с профсоюзным движением в Швеции, на что способен сильный шведский профсоюз и как регулируются трудовые отношения в этой стране.

В первую очередь надо пояснить, что в Швеции особая модель рынка рабочей силы по сравнению со странами Европы, и, по-видимому, всего остального мира. По словам Томаса Абрахамсона, основным регулятором является Коллективный, с большой буквы, договор. На практике это означает, что рынок этот регулируется исключительно социальными партнерами «работодатель-профсоюз», и государство в этот процесс совершенно не вмешивается. Наличие объединений работодателей и работников вообще является основным принципом во всей шведской системе. И это дает профсоюзам больше веса, больше власти, но, с другой стороны, и больше ответственности. Существуют, безусловно, минимальные государственные нормы, такие как режим рабочего времени, отпуск и другие вещи, обычно содержащиеся в коллективном договоре. Но они изменяемы, и в процессе обсуждения коллективного договора стороны могут их

обходить как угодно, но при двустороннем согласии. Другими словами, если бы шведский рабочий получал по коллективному договору 50 копеек в месяц, в этом не было бы ничего незаконного. И это означает, что статус социальных партнеров в стране является приоритетным.

Особенности этой модели подчеркивает и то, что у профсоюзов есть полная свобода устраивать забастовки. Но только в том случае, если целью забастовки является заключение коллективного договора. Ну, а если договор уже был заключен, но нарушается работодателем, забастовку организовать уже нельзя. В таком случае профсоюз должен обратиться в высший суд по трудовым отношениям, который специально занимается такими проблемами.

Как рассказал г-н Томас, коллективные договоры заключаются на разных уровнях. Что касается морской отрасли, то, в первую очередь, сначала ведутся переговоры на уровне каких-либо объединений работодателей. И когда заключается договор, например, с ассоциацией судовладельцев, он юридически обязателен для всех членов этой ассоциации. Затем переговоры переходят на уровень конкретных компаний. При этом никогда не бывает так, что уровень условий договора с компанией ниже, чем договора со всей ассоциацией. В конце концов, все шведские компании имеют более или менее одинаковые договоры, устанавливающие

условия труда. Таким образом, компании почти не конкурируют между собой.

Бывает, конечно, говорят Абрахамсон, что переговоры тянутся неделями, но если никакой надежды на то, что договор будет заключен, не остается, то в силу вступает механизм посредничества. А уж если и этот механизм не срабатывает, то все — забастовка. И никто не может вмешаться: ни правительство, ни государство.

Еще у шведов есть такая замечательная штука, как LEX BRITANIA. Этот закон «Британия» вышел после забастовки в 80-х годах, когда SEKQ пробойкотировал судно с одноименным названием. Судно работало под «удобным» флагом, и на нем действовал договор какого-то «желтого» профсоюза. Тогда SEKQ не смог выиграть дело в верховном суде — какой-никакой, но договор-то имелся в наличии — и обратился к правительству с просьбой изменить существующее законодательство. И что вы думаете — законодательство было изменено. В соответствии с этим законом «Британия», шведские профсоюзы имеют полную свободу в отношении заключения коллективного договора, даже в том случае, когда действует какой-либо другой коллективный договор.

В отношении судов, рассуждая теоретически, это может быть так: придет в Швецию судно под «удобным» флагом, на котором уже действует какой-то договор. Так вот, совершенно законно шведский профсоюз мо-



«Зарплата у нас хорошая. Только маленькая», — говорят моряки российских судовладельцев шведским профсоюзным инспекторам.

жет прийти на это судно и сочтя условия договора неудовлетворительными для моряка, порвать этот договор на мелкие кусочки и потребовать заключения своего договора. Тоже совершенно законно. Они вообще там в своей Швеции очень странные люди: ну, не могут они спокойно смотреть на то, что человек горбатится за копейки. Ну и, с другой стороны, конкуренция опять таки. То есть, смотрят они на таких несочастных примерно так же, как мы в России на гастарбайтеров из Средней Азии.

Понятное дело, что против этого закона российские власти очень жестко выступают. Особенно после того, как в Швеции прошло несколько акций в отношении российских судов как под иностранными флагами, так, между прочим, и под российским. Ничего удивительного, что многие российские судовладельцы, не желая привести условия труда своих моряков к минимальным международным нормам, стали громко возмущаться и кричать об ущемлении своих прав. Причем, наиболее ущемленные даже предлагали устроить ответные акции против шведских судов в российских портах. Типа «наш ответ Чембер-

лену». Ну, и выдвигали обвинения в организации общероссийской революции, конечно, куда же без этого. Хорошо, что не мировой.

В связи с этим Томас Абрахамсон имел беседу с российским министром иностранных дел, и даже состоялась встреча, посвященная этому вопросу, Министра транспорта РФ и Министра транспорта Швеции. Но, видимо, доводы российской стороны были не очень убедительными, судя по тому, что шведский профсоюз до сих пор живет и здравствует, и арестовывает субстандартные суда.

А если серьезно, то шведы — молодцы. Создали крепкую систему трудовых отношений и не только сами жестко ее придерживаются, но и других, в случае чего, заставить могут. Томас Абрахамсон говорит, что профсоюзы в Швеции считают, что гражданине любого государства, России ли, Латвии или Монголии, в их стране должны работать на равных условиях. У себя делай, что хочешь, но попал в Швецию — будь любезен. Если этот принцип не соблюдается, то есть большой риск, что вся система рабочей силы распадется на части.

«ОCEANWIDE»: НОВОЕ ИМЯ В КРУИНГЕ



Директор компании Ольга ПЕТРОВСКАЯ

Среди круинговых компаний, работающих в нашем регионе, появилось новое имя — «OCEANWIDE». Впервые это название прозвучало летом прошлого года в связи с переходом семи контейнеровозов типа «Сенатор» в управление компании «Dobson Fleet Management». Если ранее «Сенаторы» находились в управлении у компании «UNISCOM», и экипажи комплектовались тем же менеджером, то с переходом судов к другому оператору набором экипажей стала заниматься некая «OCEANWIDE». Вполне естественно, что у многих моряков появились вопросы относительно нового круинга. Бояться не нужно. Сейчас мы вам всё расскажем.

«Откуда он взялся, этот «OCEANWIDE»?» Существует международная круинговая компания «OCEANWIDE», занимающаяся подбором и трудоустройством моряков и береговых работников. Компания была создана в 1975 году, и с тех пор в круг ее клиентов входят многие как крупные, так и не очень, судовладельцы и менеджеры, в том числе

«Dobson Fleet Management». Головной офис компании находится в Нидерландах, а представительства размещены по всему миру: в США, на Филиппинах и на Кипре, в Германии, Норвегии, Латвии, Украине. В России офис компании находится в Санкт-Петербурге, на Гапсальской улице, д. 5.

«Кого берут работать?» Что касается российского круинга «OCEANWIDE», то компания сотрудничает с судовладельцами из Германии, Норвегии, Голландии, Англии, Дании и Кипра. Компания подбирает для работы на их судах моряков на разные должности, начиная от матросов I класса и заканчивая капитанами. Типы судов, куда направляются работать наши моряки, представлены практически все, за исключением танкеров и рефрижераторов. Как говорит директор компании Ольга Петровская, запросы судовладельцев в отношении подбора моряков могут варьироваться. Круинг в Санкт-Петербурге занимается как индивидуальным поиском конкретного специалиста на один контракт, так и полным менеджментом

для целого флота компании-заказчика, например, того же «DFM». Если говорить о том, какие позиции самые востребованные, то это, традиционно, старший комсостав, особенно старшие механики и помощники капитана.

«Какие зарплаты?» О зарплате моряков можно сказать, что она соответствует ставкам Международной Федерации Транспортников. Практически на всех судах действуют коллективные договоры, заключенные между судовладельцами и национальными профсоюзами. Например, на судах немецких судовладельцев за условиями труда моряков следит немецкий профсоюз VERDI, на норвежских судах действует специальный договор для судов второго норвежского регистра — NIS. Еще на нескольких судах отношения моряков с судовладельцем регулируют коллективные договоры РПСМ. Относительно длительности контрактов: сроки разные, но в планах некоторых судовладельцев изменить срок контрактов и перейти с привычных всем «шесть через шесть» и «четыре через четыре» на нестандартные «четыре через два».

«Как к ним попасть?» Подбор моряков происходит, как в любой круинговой компании. Моряка попросят заполнить анкету, после чего проводится тестирование, в том

числе на знание английского языка. По результатам тестирования с моряком беседует капитан-наставник или механик-наставник, в зависимости от специальности моряка. Как и везде, положительное решение не означает моментального трудоустройства и того, что предельный сбор экипажа завтра.

«Сколько моряков работает через «OCEANWIDE»?» Всего на сегодняшний день питерский «OCEANWIDE» предоставляет работу почти 400 морякам. В ближайшем будущем один из судовладельцев планирует поручить круингу подбор экипажей еще для нескольких своих судов, а значит, число рабочих мест, где смогут работать наши моряки, увеличится.

«Кто у них директор?» Директор у них профессионал — это Петровская Ольга Сергеевна, которая занимается подбором и трудоустройством моряков уже более двадцати лет. За это время Ольга Петровская приобрела большой профессиональный опыт, начиная с работы в Латвийском морском пароходстве и заканчивая работой, в том числе руководящей, в частных круинговых компаниях. До того, как стать руководителем «OCEANWIDE», Ольга Сергеевна несколько лет возглавляла круинговое агентство «Маринекс».

НАШИ ПРАВА

ПЕНСИИ МОРЯКОВ: КАЖДЫЙ САМ ЗА СЕБЯ

Сколько бы мы не рассказывали о пенсиях для моряков, это до сих пор все еще остается большим вопросом. Для многих моряков, особенно тех, кто работает на судах иностранных судовладельцев и тех, кому выпало счастье трудиться на судне под флагом Российской Федерации в бербоут-чартере, эта тема не перестает быть актуальной, и, скорее всего, так и не перестанет. Поэтому говорить со страниц нашего бюллетеня о пенсионных проблемах мы не устанем никогда. А новости по этому животрепещущему вопросу время от времени, но появляются.

Вот, например, в конце прошлого года в ГМА им. адм. С.О. Макарова прошло совещание по проблемам пен-

сионного обеспечения российских моряков. Совецались представители Управления Пенсионного фонда РФ, РПСМ, Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга и СОРОССа. В принципе, ничего нового это совещание в пенсионный морской вопрос не привнесло. Чтобы моряки не остались без пенсии в будущем, начальник управления ПФР в Северо-западном федеральном округе Н. Аксенова посоветовала морякам самостоятельно выплачивать страховые взносы, не дожидаясь, когда за них это будет делать судовладелец, что мы и сами, в общем-то, знали.

В отношении же предложенный РПСМ по возможным решениям проблемного вопроса, представитель Пенсионного Фонда рекомендовала передать их для рассмо-

трования в Управление. А предложения были такие.

Сергей Гуляев, член Совета Санкт-Петербургской региональной организации Федерации профсоюзов работников морского транспорта:

«Идея заключается в том, чтобы разрешить профсоюзным организациям платить в государственный Пенсионный Фонд фиксированный взнос за моряков-членов профсоюза. Размер этого платежа предусмотрен действующим законодательством и составляет 1800 рублей в год за человека. Норма, закрепленная в законе «Об обязательном пенсионном страховании», позволяет гражданину России, работающему за ее пределами, самостоятельно вступать в правоотношения с ПФР, уплачивая фиксированный взнос. Это дает возможность получать пенсию от государства, а самое главное, накапливать страховой стаж, что позволило бы морякам воспользоваться льготными условиями для более раннего выхода на пенсию. Наличие 12,5 лет плавстажа предоставляет моряку право выйти на пенсию в 55 лет. На наш взгляд, если бы профсоюз имел право вносить пенсионные взносы за своих моряков, это облегчило бы многим из них жизнь».

С этими предложениями Сергей Гуляев и направился в Управление ПФР по Санкт-Петербургу и Ленинградской

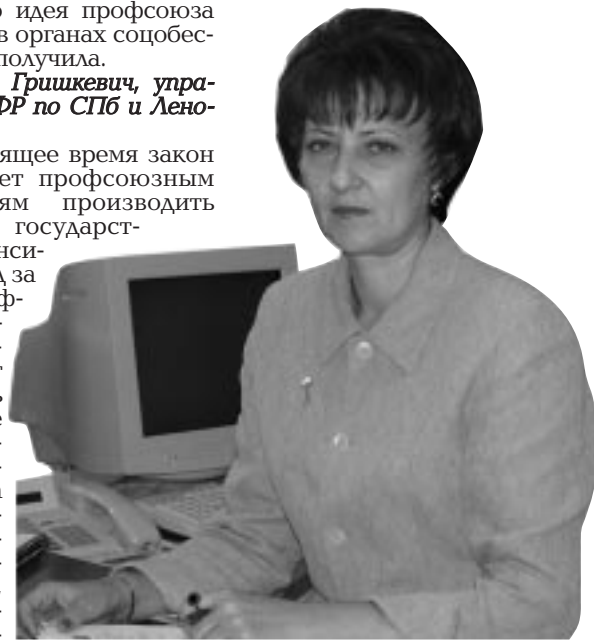
области. Но идея профсоюза поддержки в органах соцобеспечения не получила.

Наталья Гришкевич, управляющая ПФР по СПб и Ленобласти:

«В настоящее время закон не позволяет профсоюзным организациям производить выплаты в государственный Пенсионный Фонд за членов профсоюза. Что бы профсоюз мог оказывать содействие в накоплении страхового стажа своим морякам, необходимо дополнить, или изменить, соответствующие статьи закона. Однако, в связи с тем, что количество моряков, работающих по индивидуальным контрактам у зарубежных работодателей, не велико, то есть, явление не носит массового характера в рамках государства, никто не станет менять законодательство.

Тем не менее, упомянутые пункты закона о фиксированном платеже как раз и были разработаны именно для таких случаев, как работа за границей по контрактам. То есть, когда работодатель не попадает под российское законодательство и не может платить никакие социальные взносы в российские фонды».

Таким образом, позиция государства предельно ясна: каждый сам за себя. Правда, неофициально было выдвинуто встречное предложение оформить всех моряков на

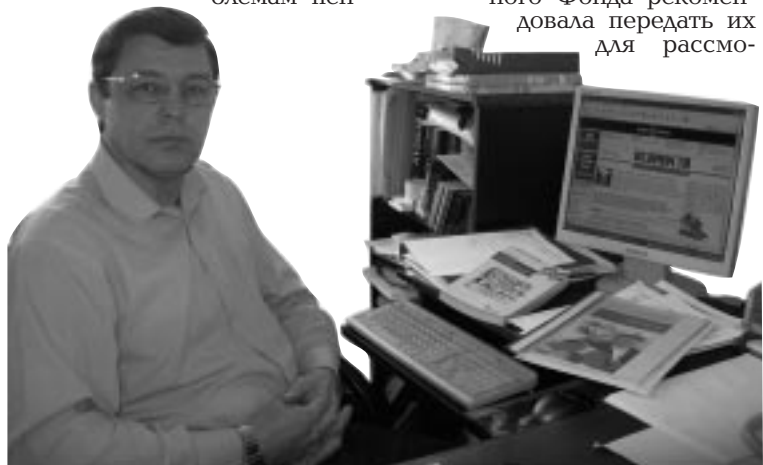


Наталья ГРИШКЕВИЧ, управляющая отделением ПФР по СПб и Ленобласти

работу в профсоюз, и тогда уже выплачивать за них социальные взносы. Но это совершенно невозможно в силу понятных причин. Поэтому, пока ничего другого моряку не остается, как только последовать советам представителей ПФР и завязать с ПФР отношения самостоятельно.

РПСМ намерен и далее продолжать работу для получения права осуществлять пенсионные взносы за своих моряков. А пока те, кому сложно сориентироваться в пенсионном вопросе и требуется помощь, могут получить необходимую консультацию по адресу:

Двинская ул., д. 10, к. 2,
кабинет 711
тел. 714-90-24.



Сергей ГУЛЯЕВ, член Совета СПб РО ФПРМТ

В РОССИИ ГАВАНЕЙ НЕ МАЛО...

Региональные организации Российского профсоюза моряков расположены практически во всех крупных портовых городах России. Это понятно — РПСМ представляет интересы именно плавсостава, а моряки встречаются большей частью именно в морских городах. На огромных пространствах центральной России, Сибири и Дальнего Востока, да и вообще при углублении внутрь материка больше, чем на 20 км, за исключением Москвы — где находится штаб-квартира, и Самары — крупного речного порта, представительств РПСМ нет. Но это не значит, что там нет моряков.

По Волге, Дону, Енисею, Амуру, да по многим рекам ходят суда. Суда разные: и речные, и типа «река-море», и буксиры. И на всех на них работают люди. Их интересы представляет Профсоюз работников водного транспорта. Было время, когда существовал единый Профсоюз работников морского и речного флота СССР, потом в силу разных причин пути «моряков» и «речников» разошлись. Разошлись, и до сих пор сойтись не могут. Но это не значит, что «конкурирующие фирмы» ведут войну.

Как работает РПСМ известно. Интересно, а как работают «у них»? О своей организации — крупнейшей в составе ПРВТ — рассказывает председатель Волжского

бассейнового комитета флота Борис Семенович Пулин.

— **Борис Семенович, что такое Волжский баскомфлот?**

— Прежде всего, это почти 30 тысяч членов профсоюза. Это флотские экипажи — у нас около 40 пассажирских судов и 60 кораблей типа «река-море». В баскомфлот также входят люди, которые работают на судоремонтных заводах, в портах, учебные заведения, районы гидросооружений, связь, то есть все водные предприятия от Ярославля до Астрахани.

— **А поподробнее?**

— Например, порты: Ярославль, Нижний Новгород, Саратов, Казань, Астрахань, Ульяновск, Кинешма, Кострома, Волгоград. Все профкомы имеют статус юридического лица, и вся их работа замыкается на баскомфлот. Серьезное подразделение — государственное учреждение водных путей и судоходства, бывшие ГБУ. Это районы водных путей и районы гидросооружений: Самара, Чебоксары, Горький. Все они входят в систему Волжского баскомфлота. Связь, которая на Волге есть, также входит к нам.

— **Связь, вы говорите?**

— Да, узлы связи. Представьте: по Волге идет корабль. Как он должен шлюзоваться, как проходить, погодные условия, то есть, связь

обеспечивает информацию. Канал связи должен быть обязательно.

— **А вот Вы сказали «учебные заведения». Это что такое?**

— Это Водная Академия. В нее вливаются, как филиалы: Нижегородское речное училище, Пермское речное училище, Казанский техникум, Самарский техникум, Астраханский техникум. Такая схема очень удобна. Во-первых, решен вопрос финансирования — средства выделяются централизованно Академии, а потом решается, куда их направить в первую очередь. Но самое важное не в этом. База — одна, учебный техникум — один. Вот, например, приходит учиться паренек. Четыре года в училище, пять лет в Академии. За это время он проходит шесть-семь полновесных плавпрактик. Готовит Академия как речников, так и моряков. Сейчас выпускники Академии — прекрасные специалисты-судоводители, защищают дипломы на английском языке. Остались училища, бывшие ремесленные училища, СПТУ — все они у нас на Волге сохранились — и в Саратове, и в Волгограде и в Нижнем Новгороде. Готовят рулевых мотористов, судовых поваров. Пользуются большим спросом. Очень много среди учеников ребят из бедных семей и беспризорников. Водная Академия сейчас будет объединять 18 000 членов профсоюза — всех курсантов и всех преподавателей.

— **???**

— А что Вы думали? В одной Академии только 8000 курсантов.

— **Где ж они у вас плавпрактику проходят?**

— В Волжском пароходстве 60 кораблей типа «река-море». Кроме того, есть еще учебное судно «Попов» — там радисты, там преподаватели языка, там механики.

— **А у нас вот не осталось учебных судов...**

— (С иронией) Ну... Хорошо, что у вас еще «Аврора» осталась...

— **Борис Семенович, а в самом баскомфлоте сколько человек работает?**

— В моем аппарате работает 8 человек. Есть юрист — Нуждин Егор, прекрасный парень, со знанием двух языков. При профсоюзе у нас есть внештатные технические инспектора труда.



Борис Пулин: «Не нужно делить людей на моряков и речников»

— **Борис Семенович, в РПСМ, например, работают люди, которые в прошлом все были в плавсоставе. То есть, работу моряка знают не понаслышке. А у Вас как?**

— Сам я инженер-судоводитель, инженер-механик, и юрист. 10 лет на капитанском мостике, 3 года работал в Австрии на постройке кораблей, 10 лет директором судостроительных заводов на Волге. Кроме того, имею политическое образование — «теория и методы идеологической работы». Председателем баскомфлота я работаю уже 16 лет. Замы мои все флотские. На местах у нас работают люди разные, около половины из них — женщины. Но все опытные, как я в шутку говорю, не женщины, а зубры. Все работники профкомов юридически образованы. Они проходят курсы повышения квалификации, знание законодательства обязательно.

— **Борис Семенович, вот для РПСМ основная задача — это заключение коллективных договоров с работодателем и контроль за их выполнением. Скажите, пожалуйста, а Ваш баскомфлот, кроме коллективных договоров, еще какую-либо работу ведет?**

— Мы каждый год ветеранов отправляем на пассажирских судах в круиз или до Астрахани или в Волгоград, это 13-14 дней. Все для них бесплатно. Ветеранов у нас примерно 200-300 человек. Дальше: мы проводим ежегодно спартакиады — со всей Волги мы собираем 12-14 команд. Команды соревнуются по семи видам спорта: волейбол, метание легости, гири, теннис и т.д. В команде обязательно

должна быть женщина. Все очень красочно, у нас хороший спортивный зал. Очень популярное мероприятие. Дальше: у нас сохранилась уникальная техническая библиотека при баскомфлоте, мы периодически выделяем средства на ее обновление. В общем, никто у нас не брошен — ни ветераны, ни молодежь не обижена, — всем помогаем.

— **А как складываются отношения с основным работодателем? С пароходством?**

— Конфликты, конечно, бывают. Но всегда надо находить взаимопонимание. Приходится иногда и «прогнуться», и я не стесняюсь этого. Но, конечно, если вопрос принципиальный, то мы судимся. Наша профсоюзная организация очень сильная. Сейчас я работаю уже с седьмым генеральным директором пароходства. Вот, например, у нас близится заключение коллективного договора сроком на три года. Сформировали комиссию, два заседания комиссии уже было. И вот я своим говорю: ребята, нам терять нечего. И Борис Семенович тоже уже красивее не станет. Как мы срядимся, так и будет. Колдоговором предусмотрен так называемый социальный блок — ссуды на жилищное строительство, путевки ветеранам, санатории, спартакиады. За каждый пункт мы жестко бьемся. И руководство компании у нас умное, работают по западной модели: что записано — отдай. Так что отношения складываются по-разному, но я всегда говорю, что надо находить взаимопонимание.

— **Борис Семенович, а безработные у вас есть?**

— Нет у нас безработицы. Все хотят есть, и все работают. Пусть за маленькую зарплату, но работают. Средняя зарплата по пароходству 9600 рублей, плюс коллективное питание на 110 рублей в день при внутреннем плавании, если «загранка», то 5 долларов в сутки. Нет у нас такого, чтобы человек сидел и ждал, когда уйдет.

— **В общем, получается этакий «уголок коммунизма» в отделе взятом баскомфлоте?**

— Коммунизма — не коммунизма, но... Социальный пакет, которого мы добились в Волжском пароходстве, все-таки имеет большое значение. Люди уже не бегут, куда глаза глядят. Появилась стабильность.

— **Относительно встречи РПСМ-ПРВТ в Санкт-Петербурге. По Вашему мнению, имеет смысл объединять усилия профсоюзов?**

— Я всегда был против раскола. Речники ли, моряки ли, нет разницы. Я никогда этого разделения не понимал. Тем более, что надо смотреть вперед. В 2007-08 годах суда пойдут по Волге полным ходом. И грузовые, и пассажирские. Южное кольцо Таганрог—Ейск—Астрахань уже работает. Украинский пассажир «Шевченко» уже работает. Посадил туриста в Одессе, привез в Санкт-Петербург, и дальше на Европу пошел. Мы должны с этим считаться, это уже, извините, трансконтиненталь. Кто этот человек, который работает на таком судне: речник он или моряк? Так что нечего тут разделять.

КОНСУЛЬТАЦИИ

по вопросам пенсионного обеспечения для моряков, работающих на судах под иностранными флагами, а также на судах под флагом РФ на условиях бербоут-чартера

БТО РПСМ
Двинская улица
д. 10, к. 2, каб. 711
тел. 714-90-24

Гуляев Сергей Семенович