

THE SEAFARER
1912-2012

МОРЯК

УКРАИНСКАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА МОРЯК



январь №1



20 лет ПРМТУ

20 лет со дня основания Профессионального союза работников морского транспорта Украины – это не просто юбилей, это очередной этап, повод подвести итоги проделанной работы и поставить перед собой новые долгосрочные задачи.

Главная задача нашего Профсоюза – добиваться, чтобы у человека в современных экономических условиях было место труда, нормальные условия для работы, достойная заработная плата. Я убежден, что только вместе – мы сила, и результативность нашей работы зависит не только от активности профсоюзных лидеров, а, прежде всего, от активной позиции каждого его члена.

За два десятилетия своей деятельности Профсоюз убедительно доказал свою значимость при решении вопросов по защите социально-экономических прав работников отрасли и регулированию социально-трудовых отношений. Нас знают и уважают. Для меня большая честь и ответственность входить в 20-летний юбилей во главе Профсоюза работников морского транспорта Украины.

Желаю всем членам Профессионального союза работников морского транспорта Украины и их семьям здоровья, счастья, благополучия, уверенности в завтрашнем дне, стойкости и сплоченности. А нашему Профсоюзу – дальнейшего развития и процветания.

Я благодарен всем и каждому за огромный труд и неиссякаемую энергию, направленные на столь благое дело!

Председатель Профессионального
союза работников
морского транспорта
Украины

М. И. Киреев.



ОФИЦИАЛЬНО

**ПРМТУ:
от съезда к съезду
Ступени профсоюзной
хронологии**

**I Учредительный съезд
Профсоюза работников морского
транспорта Украины –
30 января 1992 года
г. Одесса**

Съезд в ходе своей работы принял ряд основополагающих документов, среди них:

**Постановление
№1 от 30.01.1992 года**

Учредительный съезд ПРМТУ постановляет:

* Учредить Профсоюз работников морского транспорта Украины (ПРМТУ).

* Декларацию об образовании Профсоюза работников морского транспорта Украины утвердить.

Принято 30 января 1992 года

**ДЕКЛАРАЦИЯ:
об образовании Профсоюза
работников морского
транспорта Украины**

Провозглашение Украины независимым государством, переход предприятий, учреждений и организаций Министерства Морского флота СССР в собственность Украины, создание УКРМОРФЛОТа, введение в экономике рыночных отношений требуют от профсоюзных организаций предприятий, учреждений, учебных заведений морского транспорта и обслуживающих их организаций консолидации сил и единых действий по защите социальных и экономических прав трудящихся отрасли.

Исходя из того, что существующие на территории Украины структуры Федеративного Независимого профсоюза работников водного транспорта в изменившейся обстановке не позволяют полноправно представлять интересы членских организаций в органах государственной власти и хозяйственного управления, общественных движениях Украины, руководствуясь исключительно гуманными целями защиты социально-экономических, правовых и духовных интересов трудящихся – мы, полномочные делегаты съезда, провозглашаем образование Профессионального союза работников морского транспорта Украины (ПРМТУ)!

Провозглашенный профессиональный союз является юридическим правопреемником структур ФНПРВТ на территории Украины и готов сотрудничать со всеми другими профсоюзами и профобъединениями в интересах трудящихся.

**Прем'єр міністр України
Микола Азаров:**

«В уряді та профспілок спільні інтереси. Необхідно сісти за стіл переговорів, викладати аргументи і приходити до спільного рішення».

Найбільш актуальні питання соціально-економічного розвитку, підвищення добробуту й безпеки громадян, регулювання трудових відносин, посилення взаємодії профспілок і влади у процесі масштабних реформ обговорювалися на зустрічі Прем'єр-міністра України М.Я. Азарова з активом всеукраїнських профспілок, яка відбулася 27 січня у Києві.

Хід обговорення обумовила тема зустрічі: «Про посилення соціального діалогу між органами державної влади та



ФЕДЕРАЦІЯ ПРОФСПІЛОК УКРАЇНИ

**ЗУСТРІЧ ПРЕМ'ЄР-МІНІСТРА М. АЗАРОВА
З ПРОФСПІЛКОВИМ АКТИВОМ ДЕРЖАВИ**

профспілками у процесі реалізації реформ в економічній та соціальній сфері».

Характерно, що зустріч пройшла в розвиток робочої зустрічі М.Я. Азарова з Головою Федерації профспілок України, Головою Спільного представницького органу профспілок Ю.М. Куликом; досягнуті домовленості щодо подальших кроків у розвитку соціального партнерства.

Відкриваючи збори, Ю.М. Кулик зазначив, що за останній час Федерація профспілок України відчуває позитивні зміни в співпраці з центральними органами виконавчої влади, зокрема з Кабінетом Міністрів України та особисто Прем'єр-міністром М.Я. Азаровим. Він підкреслив, що ця зустріч з широким профспілковим активом – це один приклад такої продуктивної співпраці.

Відклавши свій виступ, Голова Уряду запропонував спочатку дати слово профспілковим активістам, вислухати їхні зауваження та пропозиції, а після цього обмінятися думками щодо подальшого розвитку відносин між владою і профспілками, щоб люди змогли поставити запитання, які потребують невідкладного вирішення. А це, як було сказано на зустрічі, – подальший розвиток соціального діалогу, посилення взаємодії профспілок, Уряду і роботодавців з метою врахування інтересів трудящих у процесі реалізації соціально-економічних реформ.

На зустрічі з конкретними пропозиціями виступили: голова Об'єднання профспілок Харківської області С.М. Тесленко, голова Кримської республіканської організації проф-

спілки працівників освіти і науки К.І. Волкова, голова Федерації профспілок Волинської області І.І. Карпомиз, голова Профспілки працівників хімічних та нафтохімічних галузей промисловості України В.С. Мойсюк, голова Київської міської організації профспілки працівників житлово-комунального господарства, місцевої промисловості, побутового обслуговування населення Т.М. Костюк, голова Профспілки працівників Національної Академії наук України А.І. Широков.

В своєму виступі М.Я. Азаров висловив впевненість у тому, що співпраця Уряду з роботодавцями і профспілками допоможе прискорити соціально-економічні реформи, покращити життя людей праці, створити для них гідні умови, щоб вони пишалися тим, що живуть в Україні. Прем'єр-міністр запевнив, що Кабінет Міністрів є відкритим до діалогу з профспілками і готовий співпрацювати у вирішенні будь-яких питань. Як позитивний приклад соціального партнерства Прем'єр відзначив оперативну співпрацю з представником профспілок на засіданнях Уряду, спільну роботу над виконанням діючої Генеральної угоди.

Микола Азаров наголосив, що він особисто як Прем'єр-міністр, а також члени Уряду готові зустрічатися з представниками профспілок, розглядати ті чи інші питання і приймати спільні рішення. «Я готовий до полеміки, до дискусії, до аргументованого опонування. Уряд готовий до професійної дискусії», – зазначив він, додавши, що в Уряді та профспілок спільні інтереси, і тому необхідно сісти за стіл перего-

ворів, викладати аргументи і приходити до спільного рішення.

Микола Азаров звернув увагу присутніх на той факт, що «У нас 6 млн. людей працює без профспілкового, правового і без державного захисту; 6 млн. людей у нас трудиться невідомо за якими трудовими угодами, невідомо яким чином забезпечується охорона їх праці, яким чином буде забезпечуватися їх соціальний захист у випадку втрати їх працездатності, яким чином буде формуватися їх пенсія...». При цьому він додав, що зараз перед Урядом і профспілками стоїть завдання знайти вирішення цієї проблеми.

Відповідаючи на питання, М.Я. Азаров підняв і тему корупції та оффшорів. «Чому гроші з України в оффшори йдуть? Тому що тут створено такі умови оподаткування, за яких вигідніше транзакцію проводити через оффшорні зони. Треба створювати сприятливі для інвесторів умови з тим, щоб наш капітал спокійно почувався в нашій країні – ось це наше перспективне й головне завдання. Коли ми це зробимо, ми отримаємо колосальний приплив інвестицій. Поки, на жаль, у нас немає такого клімату й умов, щоб капітал сюди приходив. Це великий наш недолік, ми повинні працювати у цьому напрямі більш ефективно».

Наприкінці зборів Голова СПО Ю.М. Кулик передав на розгляд Прем'єр-міністра України М.Я. Азарова узагальнені пропозиції профспілок.

По них будуть надані відповідні доручення та поінформований широкий профспілковий актив.



ЗАСЕДАНИЕ ПРЕЗИДИУМА ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА ПРМТУ

Состоялось очередное заседание президиума Центрального совета Профсоюза работников морского транспорта Украины, которое провел председатель ПРМТУ М. Киреев.

Члены президиума рассмотрели стратегический вопрос развития профсоюзного движения в трудовых коллективах предприятий морского транспорта страны. Среди основных обсуждались также вопросы укрепления профсоюзной дисциплины, трудовой солидарности и выполнение ряда постановлений президиума Центрального совета ПРМТУ.



On behalf of the ITF and its nearly 5 million members in 690 unions in 153 countries I send fraternal greetings to the 20th Anniversary congress of the MTWTU.

The ITF, working closely together with your union, under the direction of Mikhail Kireyev in concentrating on defending the interests of Ukrainian Seafarers, Dockers and other maritime working in a rapidly changing world.

You have come a long way over the past 20 years within the ITF family and we look forward to continuing over the next 20 years.

David Cockroft
ITF General Secretary



ПОЗДРАВЛЕНИЕ

От имени МФТ и почти 5-ти миллионов ее членов в 690-ти профсоюзах 153-х стран мира, я шлю братские поздравления в честь 20-й годовщины Учредительного съезда Профсоюза работников морского транспорта Украины.

Работая в тесном сотрудничестве с вашим Профсоюзом под руководством Михаила Киреева, МФТ сосредоточена на защите интересов украинских моряков, докеров и других тружеников морской отрасли, работающих в условиях стремительно меняющегося мира.

За последние 20 лет вы прошли долгий путь в системе Международной федерации транспортников, и мы надеемся, что так будет продолжаться и следующие 20 лет.

Генеральный секретарь МФТ
Дэвид Кокрофт

Ступени профсоюзной хронологии

(продолжение)

Делегаты съезда заявляют, что с момента образования – это свободная, независимая от государственных и хозяйственных органов, политических и общественных формирований, организация, действующая в рамках Конституции, законодательства Украины, своего Устава и Декларации прав и свобод человека.

Главной своей задачей профсоюз ставит представление и защиту трудовых, экономических, социальных прав и законных интересов своих членов.

Профсоюз будет сотрудничать на основе общности интересов со всеми государственными, политическими и общественными организациями, Международным профсоюзным движением на принципах равноправного партнерства.

Проявляя законодательную инициативу, выборные органы профсоюза будут участвовать в разработке законодательных актов по труду, социально-экономических вопросов, в разработке государственной политики занятости, будут осуществлять переговоры с государственной администрацией морского транспорта «УКРМОТФЛОТ», другими государственными и хозяйственными органами Украины, на всех уровнях добиваясь заключения соглашений о выполнении социальных программ, обеспечении материальных и духовных потребностей работников морского транспорта, предупреждения безработицы, улучшении условий и оплаты труда и др.

Выборные органы профсоюза обеспечат открытость и гласность своей деятельности.

Исходя из организационных принципов, профсоюз гарантирует членским организациям, входящим в его состав:

- добровольность вступления и свободный выход;
- равные права членских организаций, их организационную, финансовую и хозяйственную самостоятельность;
- предоставление правовой помощи и защиту в органах управления морским транспортом, государственной власти, хозяйственных и общественно-политических структурах Украины.

Декларация принята делегатами Учредительного съезда Профсоюза работников морского транспорта Украины
г. Одесса 1992 год.

Протокол №3 Заседания счетной комиссии I Учредительного съезда ПРМТУ

«Таким образом, по большинству голосов, считать избранным председателем Совета ПРМТУ Зубкова Василия Алексеевича (председатель Черноморского баскомфлота).

Ступени профсоюзной хронологии

(продолжение)

Платформа Профессионального союза работников морского транспорта Украины

«В условиях текущего момента Профсоюз работников морского транспорта Украины выдвигает в качестве своей главной задачи – защиту законных прав и интересов трудящихся».

Резолюция 1 I Учредительного съезда ПРМТУ

«... осознавая острую необходимость укрепления международных позиций Профсоюза для активного влияния на государственную политику в социально-экономической сфере, считая, что членство в Международной федерации трудящихся транспорта (МФТ) позволит ПРМТУ использовать международные связи для улучшения социально-бытовых условий своих членов, послужит делу консолидации сил в профсоюзном движении, съезд считает необходимым предложить Совету ПРМТУ обратиться в Исполком МФТ с официальной просьбой о приеме Профсоюза работников морского транспорта в МФТ».

Резолюция 2 I Учредительного съезда ПРМТУ

«Оценивая сложное и противоречивое время, в котором мы живем, обстановку, сложившуюся в стране, Учредительный съезд ПРМТУ выражает серьезную тревогу в связи с кризисом экономики, разрушением хозяйственных связей ... ростом социальной напряженности, а также недопустимым законодательным ограничением прав профессиональных союзов Украины, попыткой поставить их под жесткий административный контроль, устранением профсоюзов от непосредственного участия в решении вопросов оплаты и условий труда на производстве...»

II съезд Профсоюза работников морского транспорта Украины 29 января 1997 года г. Одесса

Основные вопросы повестки дня:
- Отчет Центрального совета Профсоюза о работе за период с января 1992 года по январь 1997 года.
- О дополнениях и изменениях к Уставу Профсоюза.

III (внеочередной) съезд Профсоюза работников морского транспорта Украины 05 ноября 1999 года г. Одесса

Основные вопросы повестки дня:
- Об изменениях в Уставе Профсоюза.



ВЫПУСКНИКИ АКАДЕМИИ ПОСЛЕ ПОЛУЧЕНИЯ ДИПЛОМОВ УВЕРЕНЫ В ЗАВТРАШНЕМ ДНЕ

Далеко не каждый студент может уверенно заявить: «Я самостоятельно зарабатываю на свое высшее образование!». Большинству кажется, что это невозможно. Но это не касается профессии, призвания, а в целом статуса – «моряк». Возможно, именно по причине наличия финансовой уверенности в Одесскую национальную морскую академию подает документы значительное количество выпускников одесских школ.

Зачастую их ожидания оправданы. Но не так легка реальная жизнь моряка. Некоторые, кому это не по силам, покидают стены академии после первой-второй практики. Остаются самые сильные и умные – настоящие будущие мореходы. Они проходят путь обучения до конца. Именно эти ребята недавно прошли процедуру распределения в ведущем высшем морском учебном заведении страны.

Об этом торжественном событии спецкору Украинской профсоюзной транспортной газеты «Моряк» рассказал ректор ОНМА Михаил Миюсов:

- В настоящее время академия является научным и методическим центром, который определяет философию, стратегию и пути развития морского образования в Украине. Мы стремимся, чтобы наши выпускники были конкурентоспособными не

только на украинском, но и на мировом рынке морского труда. Благодаря высоким стандартам качества подготовки, нам удалось добиться сотрудничества с ведущими судовладельцами мира, которые отдают предпочтение украинским морякам, а значит, выпускникам нашей академии.

- Сколько в этом году ребят получили дипломы об окончании академии?

- В этом году получили дипломы об окончании шести факультетов академии 418 курсантов одесского филиала академии. А если точнее: морского судовождения – 158, судовождения на морских и внутренних водных путях – 103, судомеханики – 77, автоматики – 39, электромеханики – 24 и радиоэлектроники – 17. Сегодня пользуются спросом курсанты факультета судовождения, поэтому на них выпускники, как видите, довольно большие.

Хочу также добавить, что в прошлом году мы выпустили всего 3,5 тысяч курсантов, среди которых били и бакалавры, и специалисты, и магистры дневного и заочного отделений.

- Какой средний балл у сегодняшних выпускников?

- Баллы у ребят довольно высокие: 3,4 – 3,5. Это неплохие результаты, потому что если говорить о среднем балле бакалавров, то он несколько ниже. Такая тенден-

ция связана лишь с тем, что у курсантов первых курсов есть профилирующие предметы (физика и математика), которые впоследствии снижают показатели аттестата.

У специалистов и магистров таких предметов нет, поэтому им намного легче учиться.

- Существует проблема трудоустройства студентов после окончания ВУЗов. Как академия проводит эту линию?

- Все наши выпускники трудоустроены, так как на протяжении периода обучения ребята в обязательном порядке проходят две-три практики, в зависимости от специализации. Например, бакалавры-судоводители в среднем должны иметь 12 месяцев плавательного стажа.

Скорее существует проблема устройства курсантов первых курсов, а с пятыми-шестыми уже проще. В большинстве случаев ребята стараются ходить в рейсы от одной компании, в результате чего их там знают как добросовестных специалистов, а после получения дипломов приглашают на работу.

Чтобы поддерживать эту линию академия на основании постоянных договоров сотрудничает более чем 110 круизными компаниями. А всего таких договоров – 250.

- С какими ведущими компаниями сотрудничает академия?

- На сегодняшний день – это V. Ships, MSC, «Марлоу Нави-

гейшин Украина», OSM, «Атис» и другие. В этом году больше всего курсантов устроено в компании V. Ships – 200 человек и MSC – 80 человек. При этом мы не заставляем проходить практику в конкретной компании. Если ребята сами трудоустраиваются, наша функция в том, чтобы практика была засчитана, для этого заключаем договор.

- Какие требования к курсантам у крьюинговых компаний?

- Конечно, крупные крьюинги делают специальный профзаказ и привлекают лучших курсантов. Мы, в свою очередь, стараемся соответствовать их требованиям. В ответственных крьюингах для поддержки и профессионального продвижения практикантов создается специальная должность, потому что мало кто сразу доверит молодому специалисту вахту.

Во время отбора компания сначала смотрит на уровень успеваемости курсанта, проверяет его, потом проводит тесты на английском языке. Конечно, лучших студентов мы рекомендуем сами и соответственно к пятому-шестому курсу они уже трудоустроены.

- Оплачиваются ли рейсы практикантов?

- Конечно, все рейсы оплачиваемые. Стартовая зарплата практиканта составляет 300 долларов, а у офицерского состава доходит до 3-х тысяч. Заработная плата зависит как от звания моряка, так и от судна, на котором он ходит, например, на танкерах оклады всегда выше, но и ответственности больше.

Наши выпускники – это уже взрослые люди, которые понимают, какие заработки в



море, а какие – на суше... Мало кто после окончания остается на берегу, в основном все зарабатывают в море.

- Многие ли продолжают обучение после получения диплома бакалавра?

- Только единицы перестают учиться. В основном это происходит так: ребята оканчивают бакалавриат, потом, если нет средств, переходят на заочное отделение и зарабатывают на обучение сами. Если есть возможность оплачивать контракт – поступают на стационар. После окончания пятого курса ребята получают офицерскую должность, возможность карьерного продвижения, а также повышение оклада.

На сегодняшний день средняя цена контракта в академии – 13 тыс. грн за курс. Все нюансы указываются в договоре.

- Хотят ли ваши выпускники «двигать науку» в академии?

- На сегодняшний день по всем специальностям в акаде-

мии 80 аспирантов. Лишь некоторые хотят оставаться преподавателями, потому что зарплата невысокая, да и условия другие. Большинство этих ребят с заочного отделения, благодаря чему они могут зарабатывать на учебу в аспирантуре.

Проблема трудоустройства студентов в наше время – одна из первоочередных, но, как видим, это касается не всех ВУЗов. Руководство Одесской национальной морской академии на протяжении десяти лет активно ведет работу в этом направлении – заключает договоры с ведущими крьюинговыми компаниями, дабы их выпускники после получения диплома были уверены в завтрашнем дне.

**Одесса
Одесская национальная
морская академия.**

**Татьяна Тихоненко, текст.
Алексей Егоров,
фото.**

Ступени профсоюзной хронологии

(продолжение)

- Об изменениях в составе выборных органов.
- О Положении о переходном мандате члена Центрального совета Профсоюза.

**IV съезд
Профсоюза работников морского
транспорта Украины
30 января 2002 года
г. Одесса**

Основные вопросы повестки дня:

- Отчет Центрального совета Профсоюза о работе за период с января 1997 года по январь 2002 года.
- О Программе (основных направлениях) деятельности Профсоюза на 2002-2006 годы.
- Об изменениях и дополнениях в Устав Профсоюза.
- Выборы председателя Профсоюза.

**Протокол
IV съезда
Профсоюза работников морского
транспорта Украины**

7. Постановили: председателем Профсоюза работников морского транспорта Украины избрать Киреева Михаила Ивановича.

Постановление принято единогласно.

**V съезд
Профсоюза работников морского
транспорта Украины
31 января 2007 года
г. Киев**

Основные вопросы повестки дня:

- Отчет Центрального совета Профсоюза о работе за период с января 2002 года по январь 2007 года и Программа (основные направления) деятельности Профсоюза на 2007-2012 годы. Докладчик – председатель Профсоюза Киреев М.И.
- Об изменениях и дополнениях в Устав Профсоюза.
- Выборы председателя Профсоюза.

**Постановление №6
V съезда ПРМТУ**

Съезд постановляет: председателем Профсоюза работников морского транспорта Украины избрать Киреева Михаила Ивановича.

**VI съезд
Профсоюза работников морского
транспорта Украины
10 ноября 2011 года
г. Одесса**

Основные вопросы повестки дня:

- Об отчете Центрального совета ПРМТУ о работе за период с 2007 года по 2011 года. Докладчик – Киреев М.И., председатель ПРМТУ.



Ступени профсоюзной хронологии

(продолжение)

- О выборах Председателя ПРМТУ.
- О внесении изменений в Устав ПРМТУ.
- О программных резолюциях VI съезда ПРМТУ.

Постановление

VI съезд ПРМТУ постановляет:
Избрать председателем Профсоюза работников морского транспорта Украины Киреева Михаила Ивановича

Мы перелистали страницы истории создания и становления ПРМТУ, начиная с его I Учредительного съезда в январе 1992 года. Теперь поступим более актуально. Вернемся в нашу современность и вспомним самые значимые мероприятия, которые организовал и провел Профсоюз за недавно минувшие пять лет.

2007 год

14 марта. Ильичевск. – Совещание за круглым столом председателей профкомов и руководителей судоремонтных заводов Украины.

16 марта. Киев. – Участие в акции протеста перед Кабмином Украины, цель – вручить премьер-министру обращение «Об увеличении тарифов на комплекс работ, связанных с обработкой грузов в портах Украины».

16 мая. Киев. – Участие во Всеукраинском собрании ФПУ. Обсуждался вопрос «об усилении роли первичных профорганизаций по защите трудовых и социально-экономических прав и интересов членов профсоюзов на современном этапе».

3 июля. Чабанка. Одесская область. – Совещание с председателями профкомов и семинар на тему «Противодействие антипрофсоюзной практике. Мотивация профсоюзного членства». Семинар вел П. Айзенрайх (профсоюз FFF, Дания).

5 октября. Ильичевск. – Семинар на тему «Профсоюз в современном мире» в рамках программы ТАСИС «Защита интересов работающей молодежи через инструменты социального партнерства».

2 ноября. Херсон. – II Всеукраинская конференция докеров и портовых рабочих. Участие в конференции приняли докеры из 15 портов страны.

2008 год

25 марта. Одесса. – Еврокомиссия, ПРМТУ, Международная конфедерация профсоюзов и Агентство социального развития (Бельгия) в рамках программы ТАСИС провели конференцию «Вместе с молодежью за достойный труд».



МОЛОДЫЕ МОРЯКИ: ЕВРОПЕЙСКИЙ ПРАГМАТИЗМ В ДИНАМИЧНО МЕНЯЮЩЕМСЯ МИРЕ

В Морской академии – распределение. Курсанты, стоя у дверей Ученого совета, несколько волновались. Я присутствовала на этом торжественном событии. Настроение молодежи передалось, и я вспомнила строчки Арсения Тарковского: «Мы все уже на берегу морском, и я из тех, кто выбирает сети...» Но лирику пришлось свернуть. Передо мной была другая картина: ректор ОНМА Михаил Миусов задавал вопросы – курсанты четко отвечали. Говорили о трудоустройстве, то есть о будущем.

После распределения я, как корреспондент Украинской профсоюзной транспортной газеты «Моряк», побеседовала о дальнейшей жизни с весьма прагматично настроенными выпускниками факультета судовождения Глебом Григорюком и Валерием Белейчуком.

- Как прошли шесть лет обучения в академии?

Глеб – Морская академия имеет четвертый уровень аккредитации – это достаточно серьезный научный уровень и он котируется за рубежом. Вместе с тем, я пришел к выводу, что наша «вышка» помимо знаний, которые в тебя вкладывают, учит выживать в сложных условиях. Например, на пятом курсе каждому было задано порядка 70 лабораторных работ, которые необходимо выпол-

нить за несколько месяцев. Самому сделать такой объем работы было достаточно сложно, поэтому мы нашли выход: объединились, кто-то делает одну работу, я – другую. Так проявила себя морская солидарность.

Валерий – Во время учебы в академии ребята научились самостоятельно находить выход из трудных ситуаций. Я приобрел много друзей. Я узнал, что будущее должен делать я сам. Хочу также сказать: в мужском коллективе придерживаются принципа «товарищ в беде не бросит»!

Глеб – Благодаря академии, у меня был опыт учебы за границей. Один семестр я проходил обучение в норвежском морском колледже, в котором есть пять специальностей. Сравнивая научные базы, могу сказать: в академии она намного сильнее, детальнее. Чего не хватает нашему учебному комплексу – это инновативности: сказывается отсутствие современных приборов, актуальных знаний, ведь учимся по учебникам 80-х годов.

- Неужели специалисты академии за 20 лет не написали ни одного дельного учебника?

Глеб – У меня узкая специализация. Ни одного постсоветского хорошего учебника по тематике «Оптимизация перевозок судов: горизонтальные способы погрузки». Возможно-

сти сослаться на исследования хотя бы 2000-х годов нет. Пишу дипломную работу, сноски делаю на советские учебники. Но большинство источников в библиографии моего диплома иностранные.

Я выбрал эту тему потому, что работаю на автомобилеводах и знаю многое о них. Сегодня ежегодный рост количества таких судов – +2 %.

- Когда начинал ходить в рейсы, тебе приходилось выбирать суда?

Глеб – Мы тогда ходили кадетами, вопрос о выборе судна не стоял. На нас не охотятся работодатели, как за выпускниками Оксфорда или Кембриджа. Мы сами ищем работу и находим ее. Со второго курса почти все ребята этим занимаются самостоятельно.

Конечно, в «вышке» есть официальная программа трудоустройства. Но ее реализация зависит от успеваемости и наличия рабочего диплома, а его выдают только после 4-ого курса.

В рейс все хотят уйти пораньше, чтобы опыт получить, да и денег подзаработать. Я подавал свои документы в разные фирмы, мог оказаться на любом типе судов, но получилось, что попал я на автомобилево-

Валерий – Хочу добавить, что наша академия имеет много договоров с круизными компаниями. Если у курсанта средний балл выше 4, можно прийти в деканат и попросить о трудоустройстве. Вопрос решится. Но все дальнейшее зависит только лично от человека.

- Глеб, тебе нравится работать на автомобилеводе?

Глеб – Всегда есть возможность перейти на другое судно, выбор зависит от условий трудоустройства, от контракта. Все знают, что на газовозах и танкерах можно заработать больше. Я хожу в рейсы от бельгийской судоходной компании. Зарплаты там самые высокие в своем сегменте перевозок. У меня хорошие условия работы. Мы работаем в Английском проливе (Ламанш). Переходы составляют 12 часов. Каждый день – швартовка и погрузка. Но я не жалею, мне нравится этот ритм, эта работа.

- Валера, как начиналась твоя трудовая деятельность?

Валерий – Я выбрал танкерный флот и очень доволен, эта работа мне интересна. На втором курсе, как и все, я ходил по круизгам, заполнял анкеты. Затем позвонили из крупной фирмы «Alpha Navigation». Прошел необходимые процедуры, и меня приняли.

Особое впечатление сначала произвели размеры судна – длина 335 м, 8,5 тыс. контейнеров – почти как наш «7-ой км», если не больше.

Но после получения рабочего диплома решил перейти на танкерный флот, хотя пришлось делать третий контракт

кадетом. Трудоустроился через компанию «Eurocrew». Ходили мы под флагом Либерии, а судовладелец был немецкий – система удобного флага.

Я понял разницу между контейнеровозами и танкерами. Хочу сказать, что мне намного интереснее работать на танкере. Мне нравится, что на танкере ты управляешь погрузкой/разгрузкой. Работаешь с насосами. Включается твой интеллект – этого требует работа с гидравлическим оборудованием.

На контейнеровозе работа примитивная: ходишь со списком, вычеркиваешь выгруженные контейнеры.

На танкере ответственность больше – это опасное производство. Нужно строго соблюдать правила охраны труда и пожарной безопасности.

Хочу посоветовать начинающим морякам: лучше начинать работать в одном направлении. На втором курсе ничего не знаешь, думаешь: куда бы попасть? На четвертом начинаешь сравнивать, перебирать, постепенно определяешься, на каком судне работать.

Глеб – Каждое новое судно – это каждый раз новая жизнь. Они совершенно отличаются друг от друга. Когда работаешь в определенном направлении, изучаешь все досконально – тебя знают как квалифицированного специалиста. Был такой случай. Меня приехал менять четвертый помощник. Им остались недовольны, потому что он ходил на других видах судов и не знал, как вести работу на автомобилевозе. А я, как моряк, вырос на таких судах. Вот почему нужно изначально верно выбрать направление и ему следовать. Самому бороться за свою судьбу.

Я смотрю на мир с точки зрения внедрения инновационных технологий. 10 лет назад не было мобильных телефонов. Потом появились первые сенсорные телефоны, wi-fi, вовсю разыгрался Интернет.

Много изменений и в морском деле. Популярным стал оффшорный флот – самый высокооплачиваемый сегодня. Главная его задача – снабжение нефтяных вышек, установка различного типа сооружений в море. Он появился как один из сервисов отрасли энергетики. В 1950 году была построена первая нефтяная вышка на водном пространстве, тогда прозвучал термин «оффшорный флот».



Валерий – Это специализированный флот, который выполняет вспомогательную работу: прокладку трубопроводов, измерение сейсмичности дна. У нас впервые сказали о нем в 2000 годах. Для того, чтобы работать на таком судне, моряки ездили учиться за границу, но сейчас открыты курсы и в нашей академии. На квалифицированных людей спрос есть всегда.

- Как на протяжении шести лет вы совмещали учебу и работу?

Валерий – Есть время практики, отведенное в учебном плане. На третьем курсе учеба заканчивается в мае, а четвертый курс начинается с ноября, за этот период можно сделать один полноценный рейс. Хотя бывают ситуации, когда нужно уходить в рейс независимо от учебы, все это официально оформляется через деканат.

Глеб – Для того, чтобы на четвертом курсе получить диплом бакалавра необходимо иметь один год плавстажа. У 90% курсантов все получается, но есть ребята, которым это не по силам. Тогда начинаются проблемы.

- Вы, наверняка, после практики обмениваетесь с ребятами мнениями о том, как она прошла...

Валерий – Это самые различные истории, касающиеся профессиональной деятельности. Но, что особенно запоминается, так это штормы. Мы попадали в семибалльный шторм в Бискайском заливе, и мне этого хватило. Крен был 15 градусов. Бывает и похуже, но я был очень сильно впечатлен тогда.

Как-то рассказывали, что был такой шторм, при котором судно не могли повернуть. Волна несла их со скоростью 1 узел вперед, а потом откатывало на 2 узла назад и так 8

часов судно болталось на одном месте, а команда не могла изменить курс.

- Вы стали моряками, почему? Ведь это нелегкий выбор...

Глеб – Профессия моряка – это, прежде всего, стабильный заработок.

Валерий – Я также, делая свой выбор, думал о том, что должен зарабатывать деньги для своей семьи. У меня не было интересных перспектив на суше, потому что мои родители простые люди. Считаю, что сделал правильный выбор, потому что в 17 лет стал зарабатывать и обеспечивать себя сам. Я не говорю, что полностью независим от родителей, но мои заработки – это хорошая помощь семейному бюджету.

- Ребята, что вы думаете о будущем?

Глеб – Я не могу определить свою жизнь даже на два месяца вперед. Есть независимые от нас обстоятельства, все может круто измениться в ближайший год. Морской бизнес предельно динамичный. Отец у меня моряк, морскую жизнь я видел, так сказать, изнутри. Поэтому готов возможным изменениям. Но сейчас я пока твердо знаю одно: уйду в рейс 17 февраля в должности третьего помощника.

Валерий – Для меня, например, непредвиденным было назначение на должность третьего помощника. Ушел человек в другую компанию – назначили меня. Каждый раз, падая на судно, происходит что-то новое – это «каша», в которой мы варимся. Очень много субъективных факторов, которые влияют на дальнейшее будущее: отношения с членами экипажа, твое личное состояние.

Глеб – Но существует порядок и обычаи, которые регулируют взаимоотношения на судне. Моряк подчиняется законам того государства, под флагом которого он ходит.

Есть также сложившаяся морская практика – это «Комплекс моральных принципов». Эти принципы передаются из уст в уста. Главный пункт в них – соблюдение субординации по отношению к вышестоящей должности.

Татьяна Тихоненко, текст. Алексей Егоров, фото.

Ступени профсоюзной хронологии

(продолжение)

8 апреля. Одесса. – I отраслевое собрание председателей первичных профсоюзных организаций ПРМТУ.

23 апреля. Херсон. – III всеукраинская конференция докеров-механизаторов, конкурс профессионального мастерства докеров-механизаторов.

28 апреля. Херсон. – I соревнования физкультурно-спортивного клуба «Альбатрос».

04 июня. Киев. – Пикетирование здания министерства экономики, цель – согласование приказов МТСУ о повышении тарифов на комплекс работ, связанных с переработкой грузов в морских портах.

12 сентября. Ильичевск. – III форум молодежи ПРМТУ.

18 сентября. Одесса. – Представители ПРМТУ приняли участие в работе конференции МФТ «Кампания на Черном море».

8 октября. Одесса. – 5-й смотр-конкурс коллективов художественной самодеятельности.

2009 год

23 февраля. Киев. – Председатели первичных профсоюзных организаций ПРМТУ приняли участие в работе Всеукраинского собрания председателей первичных профсоюзных организаций.

18 мая. Измаил. – Финальные соревнования 2-й всеукраинской спартакиады ПФСК «Альбатрос» ПРМТУ.

28 октября. Одесса. – ПРМТУ провел заседание международного круглого стола «Сводная конвенция МОТ о труде в морском судоходстве: за и против».

2010 год

15 марта. Берлин. – Заседание докерской секции МФТ. Председатель ПРМТУ М. Киреев провел переговоры с генеральным секретарем МФТ Д. Кокрофтом.

28 марта. Киев. – Встреча профактива ФПУ с президентом Украины В. Януковичем.

28 мая. Санкт-Петербург. – Участие представителей ПРМТУ в заседании Балтийского комитета и Морского комитета стран Центральной, Восточной Европы и Норвегии.

22 июня. Херсон. – Профсоюз организовал и провел 4-ю конференцию и 1-й конкурс профессионального мастерства





ТОТ, КТО УСПЕШНО СОВМЕЩАЕТ УЧЕБУ И РАБОТУ – ХОДИТ НА СУДАХ СТАБИЛЬНЫХ КОМПАНИЙ

В Одессе с 1990 года предоставляет услуги морякам известная и одна из крупнейших в стране компания V. Ships (Ukraine). Это крьюинговое агентство проводит большую работу по предоставлению практики и трудоустройства кадетов Одесской национальной морской академии. Этот вопрос спецкор Украинской профсоюзной транспортной газеты «Морьяк» обсуждает с инспектором по кадетской программе, заместителем рекрутмент-менеджера компании Ольгой Синявской:

- Сотрудничество с Одесской национальной морской академией в рамках кадетской программы началось еще с 1993 года. Ее выпускники – это будущее торгового флота, поэтому без кадетской программы, без практической подготовки курсантов на судах, невозможно существование самого флота. ОНМА – одно из старейших и уважаемых учебных заведений, готовящее высококвалифицированные морские кадры, поэтому наша компания стала сотрудничать с ней.

В 2011 году мы предоставили морскую практику наибольшему количеству курсантов за последние годы – 521 человеку. Это: ребята из академии и ее филиалов – 281 человек; Одесского мореходного колледжа технического флота – 101 человек; Одесского морского училища им. Маринеско – 29 человек; а также 110 курсантов других морских учебных заведений. Следует отметить, что количество кадетских мест за 2011 год увеличилось до 220. В нынешнем году мы планируем дальнейшее увеличение кадетских вакансий.

Мы не вправе брать курсантов с недостаточными знаниями и нелучшим поведением. Первый критерий – это хорошая успеваемость, средний балл должен быть не ниже

4-ех по пятибалльной системе. Второй – это прохождение «Marlins test» на знание английского языка.

Так как V. Ships (Ukraine) – международная крьюинговая компания, то у каждого курсанта, проходящего у нас практику, уровень знаний английского языка должен быть достаточно высоким. Он должен дать правильные ответы минимум на 65% теста. Также наши капитаны и старшие механики-наставники проводят профессиональное собеседование с каждым кадетом на наличие соответствующих знаний и готовности к прохождению практики на крупнотоннажных судах.

- Что собой представляет «Marlins test»?

- Это полная проверка уровня знания английского языка. Для того чтобы его определить, с моряком проводится устное собеседование на английском, проверяется владение морской терминологией в соответствии с его должностью. Затем кандидат допускается непосредственно к компьютерному тесту. Данный тест состоит из нескольких разделов: аудирование, грамматика, чтение на понимание,

лексика, произношение. С таким багажом знаний наши специалисты весьма востребованы. Это – судоводители и судомеханики, сложнее устроить кадетов-электромехаников. Для сравнения: мест для судоводителей и механиков у нас в среднем – 100-110, а вакансий для электромехаников – всего лишь 10-14. Также интересные цифры соотношения судоводителей и механиков: количество судоводителей, желающих встать на учет, в 2,5-3 раза превышает количество механиков.

- Как в дальнейшем происходит профессиональный рост практикантов и выпускников академии?

- Профессиональный рост практиканта – это первоочередная задача кадетской программы в V. Ships (Ukraine), но многое зависит и от самого кадета. Ребята, которые приходят к нам, допустим, на втором курсе, сделав у нас две-три результативные практики, уже после получения диплома бакалавра и рабочего диплома офицера, могут идти в рейс в офицерской должности. Такие целеустремлен-

ные ребята умеют совмещать работу и учебу очень успешно. И, как результат, по окончании ОНМА – должность 2-ого помощника или 3-его механика. Количество кадетов, которые проходили у нас морскую практику и стали офицерами, в прошлом году достигло 100 человек.

У практикантов, которые не имеют офицерского рабочего диплома, зарплаты варьируются от 410 до 600 у.е., в зависимости от условий контракта, а при наличии рабочего диплома – от 700 до 1000 у.е.

- Известно, что компания V. Ships (Ukraine) оказывает спонсорскую помощь ОНМА. Как эта программа осуществляется сейчас?

- Так, за годы сотрудничества на средства компании было закуплено тренажерное и компьютерное оборудование для ОНМА. В 2011, как мы и обещали, в Академии был установлен второй тренажер Bridge Team Management (ходовой мостик) последнего поколения с полной визуализацией на пяти плазменных панелях, а также дополнительной опцией Dynamic Position – обучение специалистов для бурно развивающейся оффшорной индустрии.

- Какова востребованность украинских моряков с подготовкой на таком уровне?

- Известно, что наши моряки достаточно востребованы, большинство судовладельцев, с которыми мы работаем, предпочитают видеть на судах полностью украинские экипажи. Да, бывали случаи, когда судовладельцы решали менять команду, например, на филиппинцев или китайцев, но потом возвращались к украинским экипажам. Бывают случаи, когда кадеты переходят в другую компанию. Молодой человек хочет зарабатывать еще больше. Наша компания известна своей стабильностью, страховой программой, карьерным ростом. Из практики известно, что некоторые компании, платившие завышенные зарплаты, не выдерживали конкуренции и уходили с рынка.

В нашей компании существует проект «Career development plan». Его цель – отбор, обучение, предоставление практики, продвижение и дальнейший карьерный рост кадета. В среднем за 8-10 лет молодой человек может стать капитаном или старшим механиком.

Хочется поставить в пример нашего директора Игоря Викторовича Сафина – капитана дальнего плавания, кандидата технических наук, академика Транспортной Академии Украины, профессора кафедры управления судном ОНМА. С 2000 года он успешно возглавляет V. Ships (Ukraine). Для развития и продвижения кадетской программы была создана линия спонсорской помощи ОНМА и другим морским учебным заведениям. Наш директор лично следит за профессиональным и карьерным ростом перспективных кадетов.





СОЗДАН СОВМЕСТНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЙ ОРГАН. ЕГО ЦЕЛЬ – ОТСТАИВАТЬ ИНТЕРЕСЫ РАБОТНИКОВ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ

Срок действия отраслевого соглашения, заключенного между министерством транспорта и связи Украины и Профсоюзом работников морского транспорта Украины, истек в 2009 году. Подписать новый документ не позволила начавшаяся реорганизация ведомства, поэтому отраслевое соглашение было продлено до окончания 2011 года. Каковы действия Профсоюза работников морского транспорта Украины в настоящее время? Об этом собор Украинской профсоюзной транспортной газеты «Моряк» беседует с заместителем председателя ПРМТУ Валерием Тернавским.

- По существующему законодательству, пока не принято новое соглашение, – действует старое, до принятия нового. В декабре минувшего года первый заместитель министра Константин Ефименко направил в Центральный совет ПРМТУ письмо о том, что для разработки нового отраслевого соглашения необходимо создать совместный представительский орган, в который должны войти представители профсоюзов, действующих на морском транспорте. На сегодняшний день таких оказалось два: Профсоюз работников морского транспорта Украины и Федерация морских профсоюзов Украины.

- По каким критериям сделан такой выбор?

- Все сделано согласно Законом Украины «О социальном диалоге» и «О коллективных договорах и соглашениях».

Профсоюз работников морского транспорта Украины отвечает, согласно этим законам, всем критериям репрезентативности на отраслевом уровне, что подтверждено свидетельством, выданным Национальной службой посредничества и

примирения. Этот документ дает право на участие в коллективных переговорах и на заключение отраслевого соглашения, позволяет делегировать представителей в органы социального диалога. Такое же свидетельство получила Федерация морских профсоюзов Украины.

- Каким образом будет проходить согласительный процесс?

- В соответствии с названными законами, при наличии на предприятиях нескольких профсоюзов, они обязаны сформировать совместный представительский орган для ведения переговоров и заключения отраслевого соглашения с работодателем. В данном случае – с министерством инфраструктуры Украины.

Когда были получены свидетельства на соответствие критериям репрезентативности, мы собрались и создали совместный представительский орган из пяти человек – для ведения коллективных переговоров с Министерством инфраструктуры Украины по заключению отраслевого соглашения на 2012-2014 годы и осуществлению контроля за его выполнением.

- Состав СПО определялся пропорционально численности каждого профсоюза?

- Безусловно. От ПРМТУ – четыре представителя. От Федерации морских профсоюзов Украины – один.

Они вместе подписали соглашение о создании совместного представительского органа (СПО) Профсоюза работников морского транспорта Украины и Федерации морских профсоюзов Украины. Президиум Центрального совета ПРМТУ решил направить в этот совместный представительский орган пред-

седателя ПРМТУ Михаила Киреева, а также трех его заместителей: Георгия Кутянина, председателя профкома Херсонского морского торгового порта Валерия Тернавского и председателя профкома Измаильского морского торгового порта Александра Шубина.

По праву наиболее массового профсоюза, СПО возглавил Михаил Киреев. Заместителем председателя СПО избран Николай Барский, председатель Федерации морских профсоюзов Украины.

Соглашение подписали: от Профсоюза работников морского транспорта Украины – Михаил Киреев, от Федерации морских профсоюзов Украины – Николай Барский.

В рабочую комиссию вошли 15 человек, из них 12 – от ПРМТУ, 3 – от ФМПУ. Возглавить эту комиссию поручили мне.

Разработан также проект Отраслевого соглашения, который уже направлен в Министерство инфраструктуры Украины.

СПО орган взял за основу действующее отраслевое соглашение, которое разрабатывал и заключал наш Профсоюз. Нам не придется изобретать велосипед, потому что ПРМТУ имеет большой опыт в разработке и принятии отраслевого соглашения.

- Но отраслевое соглашение должна подписывать еще и третья сторона – работодатель. Кто им будет?

- Сейчас совершается процедура принятия закона о морских портах, в течение года на причалы придет частный капитал. Естественно, он будет отстаивать свои интересы. Пока же слово за министерством инфраструктуры Украины.

Анатолий Яицкий, текст.
Алексей Егоров, фото.

Ступени профсоюзной хронологии

(продолжение)

докеров-механизаторов морских торговых портов Украины.

08 июля. Киев. – Представители ПРМТУ приняли участие в Национальном семинаре «Движение вперед к ратификации Конвенции».

03 августа. Мехико. – Делегация ПРМТУ приняла участие в работе 42-го Конгресса МФТ.

08 сентября. Киев. – Делегация Профсоюза встретилась с руководством Минтрансвязи.

04 декабря. Одесса. – 1-я всеукраинская морская выставка ПРМТУ.

2011 год

06 апреля. Одесса. – ПРМТУ провел семинар профсоюзного актива на тему «О мерах ПРМТУ и его первичных организаций по реализации Закона Украины «О социальном диалоге в Украине». В работе семинара приняли участие специалисты Национальной службы посредничества и примирения.

07 апреля. Одесса. – Профсоюз подвел итоги конкурса на лучший коллективный договор среди предприятий и организаций морского транспорта.

16 мая. Село Озерное Одесской области. – Профсоюз провел 4-й форум молодежи ПРМТУ, в его работе приняли участие представители ФПУ.

Лето. Одесса. – В рамках кампании МФТ Профсоюз провел две акции против международного пиратства. Собрано более 27 тысяч подписей.

17 июня. Буэнос-Айрес. Аргентина. – Заседание морской и докерской секции, а также комитета справедливой практики МФТ.

01 сентября. Керчь. – Профсоюз провел очередную спартакиаду ПРМТУ.

04 сентября. Одесса. – Представители ПРМТУ приняли участие в 11-м международном симпозиуме по морской медицине.



ПРЕДСТАВИТЕЛИ ПРОФСОЮЗА СТАЛИ «ПРИЛЕЖНЫМИ СТУДЕНТАМИ». ОНИ ИЗУЧАЛИ ВОПРОСЫ ОХРАНЫ ТРУДА И СДАВАЛИ ЗАЧЕТЫ ПО ЭТОМУ ПРЕДМЕТУ



В Институте последипломного образования специалистов морского и речного транспорта Министерства инфраструктуры прошла учеба представителей Профсоюза работников морского транспорта Украины по вопросам охраны труда и пожарной безопасности. Обучение организовали и провели сотрудники Отраслевого центра по вопросам охраны труда и пожарной безопасности, а также известные специалисты предприятий морской отрасли.

Со стороны ПРМТУ учебу прошли: первый заместитель председателя Профсоюза О. Григорюк, заместители председателя Г. Кутянин, С. Рожков, И. Черненко; председатели первичных профорганизаций И. Сергеев (Белгород-Днестровский МТП), С. Щербак (Феодосийский МТП), Н. Кульша (Севастопольский МТП), И. Кузовкин (ГСК «Керченская паромная переправа»), а также заместители председателей первичных профсоюзных организаций Т. Стащенко (Измаильский МТП) и В. Корчевнюк (плавсостав ЧАО «Украинское Дунайское пароходство»).

Учеба проходила два дня. В первый день занятия проводили доктор медицинских наук профессор Е. Белобров (медицинские осмотры, профилактика профессиональных заболеваний, предоставление первой медицинской помощи) и кандидат технических наук Н. Басанец (пожарная безопасность). Второй день занятий был посвящен изучению законодательства и нормативно-правовых актов Украины по охране труда и промышленной безопасности, а также расследованию несчастных случаев. Занятия проводил Ю. Яковиченко, начальник службы охраны окружающей среды Ильичевского МТП.

По завершению занятий состоялось заседание комиссии по проверке знаний по вопросам охраны

труда и пожарной безопасности. Комиссию возглавил председатель ПРМТУ М. Киреев. В ее состав также вошли И. Евтушенко, начальник государственной инспекции по надзору на транспорте и связи территориального Госгорпромнадзора в Одесской области, Л. Микитюк, помощник председателя ПРМТУ по колдоговорной работе и охране труда, и Ю. Горб, начальник Отраслевого центра по вопросам охраны труда и пожарной безопасности.

Все представители Профсоюза успешно ответили на вопросы, которые задавали им члены комиссии и получили удостоверения, в которых указано: «... пройшов навчання і виявив потрібні знання законів з охорони праці, електробезпеки, правил пожежної безпеки, санітарно-гігієнічного забезпечення, правил безпеки праці у портах, надання першої допомоги потерпілим від нещасних випадків».

Предоставим слово некоторым представителям ПРМТУ, на два дня «ставшие прилежными студентами».

Сергей Рожков, заместитель председателя ПРМТУ:

- Информация, которую мы получили от преподавателей, очень полезна для дальнейшей работы профкомов первичек. Она основана на законодательстве Украины по охране труда и анализе различных производственных ситуаций, связанных с ОТ и ПБ.

Сейчас вступили в силу некоторые законодательные акты по этой проблематике, в частности, «Положение о порядке расследования несчастных случаев на производстве» от 01.01.2012 года. В нем есть изменения, которые продиктованы временем. Так что документ актуальный. Мне интересно было услышать комментарий его положений. Во время учебы я их получил.

Интересным лектором был про-

фессор медицины Е. Белобров. Украинская профсоюзная транспортная газета «Моряк» недавно о нем писала. Он привел ряд примеров, как нужно поступать в определенных ситуациях, оказывая помощь человеку в море.

Другой лектор – Ю. Яковиченко, начальник службы охраны окружающей среды Ильичевского МТП. Он тоже интересный человек, прошел путь от стивидора до руководителя серьезной службы крупного порта. Ю. Яковиченко привел ряд примеров, дал им свою оценку, рассказал об участии представителей профорганизаций в расследовании происшествий.

Полученное удостоверение дает нам право участвовать в расследованиях нарушений, а также участвовать в работе аттестационных комиссий на предприятиях.

Сергей Щербак, председатель профкома Феодосийского МТП:

- Мне кажется, нужно больше уделять времени изучению документов по охране труда и пожарной безопасности. Серьезно и подробно их обсуждать. Мы сдавали зачеты в рамках того, что нам рассказали. Теперь мы получили документ, подтверждающий наше право на участие в расследованиях случаев нарушения ОТ и ПБ на производстве, давать рекомендации. По завершению учебы И. Евтушенко, начальник государственной инспекции по надзору на транспорте и связи территориального Госгорпромнадзора в Одесской области, отметил высокую подготовку слушателей.

Татьяна Стащенко, заместитель председателя профкома Измаильского МТП:

- Я впервые на таких курсах. Следует отметить, что оба лектора Ю. Яковиченко и Е. Белобров привели конкретные примеры из нашей производственной жизни, они интересно, доступно и наглядно все рассказали.

Раньше мне не приходилось участвовать в комиссиях по расследованию происшествий на производстве. Теперь я получила официальное удостоверение, а с ним и соответствующие права. Таким образом, по данной проблематике расширяется сфера влияния профорганизации порта.

На зачете я отвечала на вопрос:

«Какие несчастные случаи квалифицируются как не связанные с производством» – самый спорный вопрос. В нем каждый нюанс имеет значение, иногда даже большее, чем общие положения. Но я была готова и тему раскрыла хорошо.

Хочу отметить, что Ю. Яковиченко очень подробно комментировал закон Украины об охране труда, особенно о правах профсоюзных работников.

Игорь Сергеев, председатель профкома Белгород-Днестровского МТП:

- Мне запомнился сам метод подачи материала и интерпретация фактов на занятиях, которые вел профессор Е. Белобров. Он понятно говорил о сложных вещах. Особенно о первых неотложных действиях, которые следует производить при несчастных случаях в море. Зачастую они оказывают самое эффективное и положительное воздействие на развитие ситуации. Ведь речь идет о жизни человека. Для нас, участников учебы, лекции Е. Белоброва, наверное, могут быть примером, как нужно вести профсоюзную агитацию.

Мы обсуждали, например, такое положение: когда груз приходит в порт, специалисты по ОТ и ПБ должны знать его свойства и принимать участие в организации приемки. Они должны знать, что к нам пришло, как с этим работать и какие меры безопасности нужно принять для каждого вида груза.

Ю. Яковиченко также проанализировал «Положение о порядке расследования несчастных случаев на производстве», которое вступило в силу с 01.01.2012 года. Мы, как говорится, «попали на свежий документ». Затем рассмотрели некоторые позиции закона о технике безопасности, о санитарных нормах и пожарной безопасности.

Из всего этого следует сделать такой вывод. Профком и кабинет по охране труда предприятия – у них должны быть, так сказать, ежедневные отношения. Если такие отношения созданы и поддерживаются, все будет в курсе дел. Члены профорганизации должны знать, какие случаи происходят в других портах, получить их анализ и не допускать подобное на своем предприятии.





Людмила ГАМОВА, начальник отдела социального развития Херсонского МТП, заместитель председателя профкома порта, депутат Суворовского районного совета г. Херсона.

ряд социальных льгот и гарантий в условиях финансово-экономического кризиса, – подчеркнул председатель облмежсовпрофа Петр Лазник. – Более того, эти нормы превышают те, что установлены законодательством Украины, в том числе, и Генеральным соглашением. Важно, что положения колдоговора распространяются на всех работников порта, независимо от того, являются ли они членами профсоюза, а также на пенсионеров, инвалидов труда и членов семей портовиков, погибших в результате несчастного случая на производстве».

Одобрена также практика порта по заключению договоров на медобслуживание с клинической больницей Суворовского района города. Мы приняли решение оплачивать расходы на обследование в других больницах города, на территории самого порта у нас действует отлично оборудованный медицинский пункт. Действуют физиотерапевтический, стоматологический и массажный кабинеты. Главное внимание уделяется профилактике.

Доску Почета, проводим смотры стенгазет, конкурсы на лучший холл и лучшую кухню общежития.

В арсенале нашей работы – и обмен опытом с коллегами из других портов. Их визиты всегда приветствуются, поскольку всегда есть, что перенять друг у друга, поделиться опытом. Главное в таких встречах – непосредственное общение с коллегами на рабочих местах: на причалах и в администрации, за столом переговоров в профкоме и на спортивных объектах. Мы горды тем, что наш порт принял участников I Всеукраинского конкурса профессионального мастера докеров-механизаторов, организованного ПРМТУ. Запомнились и Всеукраинские конференции докеров-механизаторов. Многие трудовые коллективы переняли наши формы работы: организацию трудового соперничества единых комплексных смен, размещение фотографий передовиков на Доске Почета...

Портовики и члены их семей летний отдых проводят в пансионате

ПРОФСОЮЗУ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ – 20 ЛЕТ!

Каждый день приносит новые проблемы, требующие немедленного решения. В нынешних условиях ПРМТУ видит пути их преодоления, поскольку опирается на 20-летний опыт, традиции и принципы рабочей солидарности. Мы знаем, что не всегда требования ПРМТУ были по душе социальным партнерам, но в результате диалога Профсоюза, во главе с его председателем Михаилом Киреевым, всегда удавалось решать проблемы, проявлять настойчивость и последовательность в защите интересов человека труда.

Херсонские портовики за прошедшие годы испытали не одну попытку раскола нашей профорганизации. С помощью ИТФ, Центрального совета ПРМТУ удалось отбить попытки создания «желтых» профсоюзов. Однако свое «черное дело» он сделал: согласовал от нашего имени заключение договора совместной деятельности с двумя лжеинвесторами. Благодаря активной позиции трудового коллектива и Профсоюза, договор не заработал. Мы пикетировали Арбитражный суд Херсонской области, неоднократно – Киевский хозяйственный суд, Арбитражный суд Киевской области. Генеральная прокуратура обратилась в суд с иском о признании договора недействительным. В судебных заседаниях присутствовали члены профкома порта – слесари-ремонтники Иван Даниленко, Дмитрий Маценко и тогдашний бригадир докеров-механизаторов Станислав Ревега. Как результат – подписан меморандум, в котором стороны отказались от взаимных претензий и прекратили все судебные процессы.

Профсоюзный комитет направляет свою работу на выполнение коллективного договора, отстаивая социальные права работников порта. На заседаниях мы рассматриваем вопросы охраны труда, ме-

«На сегодняшний день нет другой силы, способной отстаивать интересы портовиков, кроме Профсоюза работников морского транспорта Украины, членской организацией которого мы являемся!»



дицинского обслуживания, культурно-массовой, спортивной, оздоровительной работы. Под нашим контролем – состояние трудовой дисциплины, обеспечение спецодеждой и многие другие вопросы. В нашей практике выездные заседания профкома, когда непосредственно на рабочих местах обсуждаются самые насущные проблемы.

«Очень важно то, что коллективный договор Херсонского МТП содержит нормы, предусматривающие

Практически каждое заседание профкома – расширенное, с приглашением руководителей структурных подразделений, ведущих специалистов предприятия. Должна сказать: как правило, по всем вопросам мы находим понимание у администрации порта. Вместе проводим конкурсы профессионального мастерства, подводим итоги трудового соперничества докеров-механизаторов, чествуем ветеранов и молодежь. Обновляем

«Виктория» и других пансионатах, а их дети – в детском оздоровительном лагере «Фрегат». Практически всех нуждающихся в санаторно-курортном лечении мы стараемся обеспечивать путевками. Для портовиков, членов их семей организуем поездки в Крым, Умань, Николаев, Одессу, в летнее время – на море. К тому же, у нас есть на Днепре прекрасная водноспортивная станция.

Регулярно проводятся Спартакиады среди отделов и служб порта по 8 видам спорта. Впервые проведены соревнования по бильярду среди руководителей структурных подразделений. Высокими спортивными успехами зарекомендовала себя парусная секция порта. Сборные команды принимали участие в Спартакиадах ПРМТУ, в соревнованиях, проводимых ПФСК «Альбатрос», облмежсовпрофом и добивались неплохих результатов.

Кстати, для ветеранов-портовиков профком и администрация порта, совместно с советом ветеранов, под опекой которого находятся более 500 пенсионеров порта, проводят много различных мероприятий. Традиционно, каждый год, порядка 70 человек направляют здоровье на базе ДОЛ «Фрегат».

Работает у нас и молодежный совет, который возглавляет Юрий Верещак. Одно из добрых дел молодежи – шефство над группой детей из школы-интерната. Очень хорошее и нужное дело.

Из всего сказанного следует сделать вывод: на сегодняшний день нет другой силы, способной отстаивать интересы портовиков, кроме Профсоюза работников морского транспорта Украины, членской организацией которого мы являемся.

КУЛЬТРАБОТА ПРОФСОЮЗОВ НА ЗАРЕ ВЦСПС

В последние годы профсоюзы стали активно возрождать клубную работу и вводить разъездные агитбригады – с 2009 года среди последних даже стали проводить конкурсы. В связи с этим газета «Моряк» решила посмотреть, как обстояли дела с профсоюзной культурной работой на раннем этапе ее развития.

Что такое 1920-е годы?

Гражданская война окончилась, старый мир, вроде как, разрушен, хоть и не совсем до основания. «Буржуазное наследие» планируют сбросить с парохода современности – а «новая» культура пока еще едва учится ходить, читать и писать. На дворе время громких дискуссий и экспериментов – порою диких, порою захватывающих. А еще вокруг непечатый край работы по ликвидации неграмотности среди рабочих и прививке им новых стандартов быта, досуга и политического мышления.

В те годы эту задачу взял на себя, с одной стороны, Пролеткульт, напрямую подведомственный РКП(б), а с другой, параллельно, профсоюзы. До определенного времени действовали они независимо – и нравилось это, конечно, не всем:

«...Некоторые руководители (профсоюзов) стали все больше и больше настаивать на необходимости для профсоюзов вести работу «самостоятельно», независимо от общих директив Главполитпросвета, – с недовольством писала в 1921 году Надежда Крупская. – Стала проповедоваться какая-то «особая союзная политика» в культурно-просветительской работе. В чем она заключается и чем она должна отличаться от просветительской политики Советского государства, осуществляющего диктатуру пролетариата, толком никто сказать не может или не хочет».

Но глупо отрицать, что именно на культотделы профсоюзов припала львиная доля нагрузки по осуществлению культурной работы на местах.

В этой статье мы не беремся дать полную картину деятельности профсоюзов на этом поприще в раннесоветский период – для этого потребовалось бы написать отдельную книгу. Но попробуем, обратившись к страницам старых журналов и газет, наметить основные ее штрихи.

МЕСТО ДЕЙСТВИЯ – КЛУБ.

Опорными пунктами профсоюзной культурной работы стали «красные уголки» и рабочие клубы при фабриках и заводах.

«В настоящее время имеется большое количество таких уголков, – писал в 1924 году журнал «Московский пролетарий», – на предприятиях, в домах коммуны,



рабочих казармах и даже в отдельных жилтовариществах. В них проводится простейшая, но тем не менее очень важная культурная работа: читаются газеты и журналы, устраиваются беседы на политические и профессиональные темы, ведутся занятия по политграмоте и по ликвидации общей неграмотности».

А так это выглядело на другом конце Союза:

«Почти во всех организациях нашего союза в Узбекистане, – отчитывается в 1925 году ЦК профсоюза кожевников, – имеются красные чайханэ. В красных чайханэ, наряду с продажей чая, производится громкая читка газет, организованы шахматно-шашечные кружки, читаются популярные лекции и доклады».

Клубы при предприятиях, естественно, подразумевали большую возможность, нежели «красные уголки». И на их базе, помимо курсов повышения политической и профсоюзной грамотности, можно было организовать полноценный досуг работников, включая кружки по интересам, художественную самодеятельность, занятия спортом и экскурсии: «Сейчас они (клубы) приобретают особые задачи... – пишет в 1923 году Михаил Томский, тогдашний глава ВЦСПС. – Клуб должен быть не только пропагандистским очагом, но и местом отдыха рабочего... Перед нами стоит вопрос: либо рабочий пойдет от нас в буржуазные пивные и кабаре, либо он должен проводить свободное время в своем же рабочем клубе».

Напомним, речь идет о середине двадцатых, на дворе НЭП, и «буржуазных соблазнов» вокруг хватает. Немудрено, что создание клубов стало настоящей «борьбой за души людские». В клубах старались вести культур-

боту так, чтобы люди оставались довольны. Правда, иногда это могло выглядеть и так:

«Один из губотделов строителей устроил массовую экскурсию для рабочих. Экскурсию сопровождали 30 ведер пива, захваченных руководителями для экскурсантов», – писала газета «Вечерняя Москва» в мае 1925-го.

Впрочем, на призыв идти в клуб, как ни старались профсоюзные культработники задействовать и взрослых рабочих, откликнулась в основном молодежь. Самодеятельностью и даже экскурсиями старшее поколение было не заманить:

«Работа клуба как будто бы построена специально для обслуживания интересов молодежи, ибо различные художественные кружки и т.д. совершенно не впитывают в себя взрослых рабочих», – сетует «Московский пролетарий».

МЫ СИНЕБЛУЗНИКИ, МЫ ПРОФСОЮЗНИКИ.

«Наши клубы превращаются в театр», – негодуют в 1925 году читатели журнала «Рабочая неделя», сожалея о том, что старшие рабочие неохотно идут в клубы, где всегда «шум и галдеж».

Раз уж об этом зашла речь, профсоюзный театр, выросший из клубной самодеятельности, – это в разговоре о культурной работе профсоюзов в двадцатые особая тема.

«Визитной карточкой» клубной самодеятельности того времени стали так называемые «живые газеты». От «громкой читки» газет в клубах в двадцатые перешли к их театральной постановке. Последние внутренние или международные новости, производственные или общественные вопросы стали выносить на эстраду и

представлять в виде скетча или, допустим, оратории – тут и развлечение, и повышение политической грамотности одновременно.

«Живым газетам» в то время прочили большое будущее:

«...Как принцип, мы должны ставить задачей по возможности в каждом рабочем клубе иметь «живую газету», – докладывает на VI съезде клубных работников в 1924 году товарищ Масленников. – «Живая газета», несомненно, вносит много ценного во всю клубную работу. Прежде всего, оздоравливает многое в области клубного театра... «Живой газетой» мы не дадим замкнуться нашим кружкам, мы выдвигаем кружковую работу в массы».

Еще в 1923 году идея «живых газет» получила мощный толчок: в среде московских студентов-журналистов родилась «Синяя блуза», мобильный проект на стыке драмтеатра и агитбригады. Сами участники называли то, что они делали, «особой формой революционного зрелища». Вскоре летучие отряды «синезеленых» стали разъезжать с выступлениями по клубам страны:

*Мы синезеленые,
мы профсоюзники –
Нам все известно обо всем,
И вдоль по миру свою сатиру,
Как факел огненный, несем.
Мы синезеленые,
мы профсоюзники,
Мы не баяны-соловьи –
Мы только гайки
в великой спайке
Одной трудящейся семьи...*

Профессиональным театром «Синяя блуза» так и не стала – мало того, к сценическому профессионализму, по крайней мере в его «старорежимном» виде, участники и идеологи проекта относились со скепсисом:

«Перешедшие к нам по наследству театры с их репертуаром, с их актерскими навыками, со всей их тяжеловесной эстетической установкой были явно непригодны для обслуживания боевых участков военного и гражданского фронта. В эти театры можно было ходить только для отвлечения от проблем революционной действительности, но использовать их как орудие в революционной борьбе было бы, конечно, невыгодно», – писал в 1926 году Осип Брик, один из лидеров движения.

И все же, несмотря на местами нарочитую любительщину, которая, впрочем, по замыслу идеологов проекта, должна была смениться «новым профессионализмом», «Синюю блузу» разглядели и признали.

В ряды «Синей блузы» влились знаковые имена своего времени – от Владимира Маяковского и уже упомянутого Осипа Брика, до Василия Лебедева-Кумача. «Синезеленые» коллективы приглашались в Европу и даже в Китай.

Александр Цветков.