МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ВЕСТНИК

№ 4
(163) 2026

MARITIME UNIONS HERALD



ПРОФСОЮЗЫ ДОКЕРОВ ОСТАЮТСЯ БЕЗ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРА НА ФЕДЕРАЛЬНОМ УРОВНЕ

DOCKERS' UNIONS LEFT WITHOUT ANY SOCIAL PARTNER AT THE FEDERAL LEVEL

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ



© АО «Первый контейнерный терминал»

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:

СУХОРУКОВ Ю. Ю., председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта; председатель Российского профессионального союза моряков

ПАВЛОВ И. Н., заместитель председателя РПСМ

ГУЛЯЕВ С. С., председатель ЦС Российского профсоюза работников морского транспорта

КОЛЯДИНЦЕВ М. С., председатель Российского профсоюза докеров

КАБАНОВ В. А., председатель Межрегионального профсоюза лоцманов

Редакция:

Главный редактор **Наталья КУЛИКОВА**

Информация: **Егор МОНАКОВ,** Наталья Куликова

Дизайн, верстка **Анастасия КОЛЕСНИКОВА**

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.
Подписан в печать: 24.09.2026

Адрес редакции:

198035, Санкт-Петербург, Двинская ул., д. 10, корп. 2, 7 эт.
Тел.: +7 (812) 718-63-82, +7 (812) 714-95-02, тел./факс: +7 (812) 718-63-82
E-mail: bulletin@sur.ru

Журнал зарегистрирован Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.
Свидетельство ПИ № 77-12041 от 11.03.2002. Тираж 3000 экз.
Распространяется бесплатно.

16+

MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION JOURNAL

Editorial team:

Y. SUKHORUKOV, President of the Maritime Transport Workers' Federation of Russia, SUR President

I. PAVLOV, SUR Vice President

S. GULYAEV, President of the of the Central Council of the Maritime Transport Workers' Union of Russia

M. KOLYADINTSEV, President of the Dockers' Union of Russia

V. KABANOV, President of the Interregional Pilots' Union

Editorial office:

Editor-in-Chief **Natalia KULIKOVA**

Information: **Egor MONAKOV,** Natalia Kulikova

Design and layout **Anastasia KOLESNIKOVA**

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required.
Signed to print on: 24.09.2026

Editorial address:

7th floor, 10/2 Dvinskaya st., St. Petersburg, 198035
Tel.: +7 (812) 718-63-82, +7 (812) 714-95-02, Tel./fax: +7 (812) 718-63-82
E-mail: bulletin@sur.ru

The journal is registered by the Russian Federation Ministry of Press, Broadcasting and Mass Media. Certificate PI No. 77-12041 dated 11.03.2002.
Run of 3,000 copies. Distributed for free.

В НОМЕРЕ
IN ISSUE


© https://vk.ru/volga.flot



© Designed by Freepik


© ЗАО «СММ»

ПАРТНЕРСТВО
PARTNERSHIP

4–5

АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» и Российский профессиональный союз моряков заключили новое коллективное соглашение

Volga Shipping and Seafarers' Union of Russia Entered a New Collective Agreement

ПРОФФРОНТ
TRADE UNION FRONT

8–9

Морские профсоюзы стран БРИКС объединяются для пересмотра системы защиты моряков

BRICS Seafarers' Unions Unite to Review Seafarers' Protection System

ПРОФФРОНТ
TRADE UNION FRONT

16–19

Профсоюзы докеров остаются без социального партнера на федеральном уровне

Dockers' Unions Left Without Any Social Partner at the Federal Level

ЛЮДИ МОРЯ
PEOPLE OF SEA

20–27

Горы зовут моряка: как штурман из Калининграда покорил Эльбрус

Mountains Are Calling a Seafarer: How a Navigator from Kaliningrad Conquered Mount Elbrus

МОЛОДЕЖЬ
YOUTH

30–35

Рыбопромысловый флот — школа калининградских курсантов

The Fishing Fleet is a School for Kaliningrad Cadets

ИМЯ В ИСТОРИИ
NAME IN HISTORY

38–43

Энергия пара: как инженер из Шотландии создал первый русский пароход

Steam Power: How an Engineer from Scotland Designed a Russian Steamboat

АО «СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО» И РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ ЗАКЛЮЧИЛИ НОВОЕ КОЛЛЕКТИВНОЕ СОГЛАШЕНИЕ

АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» и Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) заключили новое коллективное соглашение на 2026-2029 гг. Изменения были внесены в части актуализации нормативной базы по улучшению условий и охраны труда на судах пароходства.

При разработке нового коллективного соглашения за основу была принята редакция прежнего соглашения, в которую стороны социального партнерства внесли согласованные дополнения и изменения.

— Документ сохранил действующие социальные гарантии для работников и закрепил некоторые законодательные изменения. В основном они касаются режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей судов, охраны труда, — отметил председатель РПСМ Юрий Сухоруков. — Также мы привели коллективное соглашение в соответствие с положениями действующего Федерального соглашения по морскому транспорту на 2024-2027 гг. Моряки могут быть уверены, что на судах Волжского пароходства их ожидают достойные условия труда.

Добавим, что Волжское пароходство и Российский профсоюз моряков являются социальными партнерами с 2021 года. Это уже третье коллективное соглашение, заключенное между пароходством и профсоюзом.

В трудовом коллективе пароходства создана и работает Нижегородская городская первичная профсоюзная организация РПСМ, где моряки, работающие в компании, — всегда желанные гости и куда всегда могут обратиться за необходимой помощью. Профком представляет интересы членов РПСМ, проводит консультации, оказывает юридическую помощь и материальную поддержку морякам-членам профсоюза при обращении Российский профессиональный союз моряков. ⚓

НИЖЕГОРОДСКАЯ городская первичная профсоюзная организация РПСМ

Нижний Новгород,
пл. Маркина, д. 15 А,
цокольный этаж, каб. № 030
Тел.: +7 (831) 437-83-67,
Моб.: +7 (920) 257-94-24
E-mail: n-novgorod@sur.ru

VOLGA SHIPPING AND SEAFARERS UNION OF RUSSIA ENTERED A NEW COLLECTIVE AGREEMENT

Volga Shipping JSC and the Seafarers Union of Russia (SUR) signed a new collective agreement for 2026-2029. The amendments focus on updating the regulatory framework for improving working conditions and safety on company's vessels.



© https://vk.ru/volgaflot

In the course of drafting the new collective agreement, its previous version was used as a basis, which was amended as agreed between the social partners.

"The document retains existing social guarantees for employees and formalizes certain legislative changes. These primarily concern working hours and rest period for crew members, as well as occupational safety," SUR Chairman Yury Sukhorukov said. "We have also brought the collective agreement in line with the provisions of the current Federal Agreement on Maritime Transport for 2024-2027. Seafarers can now be assured of decent working conditions aboard the Volga Shipping vessels."

It should be noted that Volga Shipping and the SUR have been social partners since 2021. This is the third collective agreement signed between the company and the union.

The SUR Nizhny Novgorod City Primary Trade Union Organization has been established and operates in the work collective. Seafarers working for the company are always welcome and can always turn to it for assistance. The union committee represents the interests of the SUR members, provides consultations, legal assistance and financial support to seafarers who are union members when they approach the union. ⚓

ЗАЧЕМ МОРЯКУ ПРОФСОЮЗ?

- УВЕРЕННОСТЬ, ЧТО ТЫ НЕ ОДИН
- ПОМОЩЬ В РОССИИ И ПО ВСЕМУ МИРУ
- ЮРИДИЧЕСКИЕ КОНСУЛЬТАЦИИ
- СТРАХОВАНИЕ ОТ НЕСЧАСТНОГО СЛУЧАЯ ВО ВРЕМЯ ОТПУСКА
- МАТЕРИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА В СЛОЖНЫХ ЖИЗНЕННЫХ СИТУАЦИЯХ

НОВОСТИ РПСМ

КОЛДОГОВОР — ГАРАНТИЯ СТАБИЛЬНОСТИ

В этом твердо уверены члены экипажа теплохода Lago Di Ledro, работающего под флагом Либерии. Они знают: когда на борту есть действующий колдоговор РПСМ, об условиях труда и выплате зарплаты можно не переживать.

Это судно в порту Новороссийск посетили технический инспектор труда Черноморско-Азовской территориальной организации РПСМ Евгений Бангерт и инспектор труда РПСМ Ольга Ананьина. Проверка подтвердила: условия на борту действительно хорошие, а заработная плата выплачивается своевременно и в полном соответствии с коллективным договором Карельской территориальной организации РПСМ — никаких жалоб от экипажа в адрес инспекторов не поступило.

— Наличие колдоговора всегда гарантирует морякам надежную защиту и возможность оперативно обратиться в РПСМ за помощью, если она понадобится в рейсе, — отметил Е. Бангерт.

В ходе визита инспекторы провели беседу с членами экипажа, ответили на вопросы моряков и дали практические рекомендации, как действовать в случае возникновения проблемных ситуаций в рейсе. Моряки поблагодарили представителей РПСМ за внимание к их труду и всестороннюю поддержку. ⚓



© vesselfinder.com

ПРОФСОЮЗ НЕ БРОСАЕТ МОРЯКОВ

Азово-Донская территориальная организация Российского профсоюза моряков (АДТО РПСМ) и международный отдел РСПМ помогли двум матросам в судна Alam Sayang (флаг Мальты) получить удержанные еще в 2025 году судовладельцем деньги. Компания не выплатила россиянам остатки по заработной плате на общую сумму более $3700, высчитав с досрочно списавшихся с судна моряков за их репатриацию и стоимость приезда сменщиков.

Действительно, матросы вынуждены были завершить свои рабочие контракты раньше срока, оба — по состоянию здоровья. Так, один из моряков списался по рекомендации врача, к которому его направил капитан после жалоб на учащенные дыхание и сердцебиение. Второй член экипажа получил травму: во время несения вахты его ударило оторвавшейся трубой по лицу. Несмотря на то, что отек сошел, а рассечение зажило, моряк испытывал болевые ощущения в месте удара.

Компания репатриировала обоих моряков без окончательных выплат с условием, что их рассчитают в 20-х числах июня 2025 года. Одному из них должны были выплатить $1818, другому — $1915. Однако этого так и не произошло. Самостоятельные обращения в компанию ни к чему не привели, поэтому моряки обратились с заявлениями о помощи в Азово-Донскую территориальную организацию Российского профсоюза моряков.

Как отметил председатель АДТО РПСМ Леонид Глушак, всем пришлось запастись недюжинным терпением — переговоры с компанией длились почти год.

— Мы поставленную задачу выполнили: благодаря совместной работе с международным отделом РПСМ моряки получили удержанные деньги, — заключил он. ⚓

РПСМ ПОМОГ МОРЯКАМ ВЕРНУТЬ УДЕРЖАННЫЕ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕМ ДЕНЬГИ

Благодаря помощи Российского профсоюза моряков двое членов экипажа сухогруза Ramzay (флаг Белиза) смогли получить заработную плату и компенсацию стоимости подтверждения рабочего диплома государством флага и списаться с судна.

Как рассказали моряки, судовладелец не выплачивал им зарплату в течение трех месяцев: компания задолжала двум россиянам $11680 и $7684 соответственно.

После обращения в профсоюз инспектор труда РПСМ Ольга Ананьина направила запрос в адрес судовладельца и порекомендовала морякам написать заявление в службу капитана морского порта Ростова-на-Дону, после чего на судно прибыл инспектор государственного портового контроля. Все это привело к тому, что компания оперативно выплатила морякам задолженность по зарплате.

Однако на этом проблемы не закончились. Получив вместе с деньгами платежные документы, моряки обнаружили, что работодатель вычел из их заработка более $500 с каждого за оформление подтверждения рабочего диплома государством флага судна.

— В соответствии с Конвенцией о труде в морском судоходстве расходы на оформление документов флага ложатся на судовладельца, — напомнила О. Ананьина.

Инспектор труда РПСМ порекомендовала морякам оставаться на борту и не подписывать рапорты об отсутствии претензий. Пока же экипаж находился на судне, профсоюз вновь провел переговоры с компанией, и судовладелец вернул морякам удержанные деньги. ⚓

A COLLECTIVE BARGAINING AGREEMENT IS A GUARANTEE OF STABILITY

This is the firm belief of the crew of the Liberian-flagged MV Lago Di Ledro. They know that with a valid collective bargaining agreement on board, they need not trouble themselves with working conditions and wages.

Evgeny Bangert, Labor Inspector of the Black and Azov Seas Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia, and Olga Ananina, Labor Inspector of the Seafarers' Union of Russia, visited the vessel in the port of Novorossiysk. The inspection confirmed that conditions on board are good indeed, and wages are paid on time and in full compliance with the collective bargaining agreement. The Inspectors received no complaints from the crew.

"Having a collective bargaining agreement always guarantees seafarers reliable protection and the possibility to promptly contact the SUR for assistance if needed during a voyage," noted E. Bangert.

The Inspectors talked to crew members during the visit, addressed their inquiries, and offered helpful guidance on how to handle any tough situations that may arise while at sea. The seafarers expressed their gratitude to the SUR representatives for their consideration of their work and extensive support. ⚓

THE UNION DOESN'T ABANDON SEAFARERS

The Azov Sea and River Don Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia and the SUR Foreign Relations Department helped two seafarers from the Malta-flagged vessel Alam Sayang recover wages that had been withheld by the shipowner back in 2025. In order to cover repatriation costs and the cost of replacing the Russians, the company withheld over $3,700 from the salaries of the early-signed-off seafarers.

Indeed, the both sailors were had to terminate their employment contracts early for health reasons. One of the sailors signed-off from the vessel on the recommendation of a doctor, whom the captain sent him to following the complaint about rapid breathing and heartbeat. The second crew member got injured: while on watch, he was struck in the face by a teared off pipe. Although the swelling reduced and the cut healed, the sailor experienced pain at the site of the hit.

The company repatriated both seafarers without final payments, with the understanding that they would be paid in full by June 20, 2025.

One of them was supposed to receive $1,818, and the other — $1,915. However, this never happened. Independent appeals to the company were unsuccessful, so the seafarers turned to the Azov Sea and River Don Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia for assistance.

According to Leonid Glushak, Chair of the Azov Sea and River Don Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia, everyone had to be remarkably patient as negotiations with the company lasted almost a year.

"We got the job done: thanks to our joint efforts with the SUR Foreign Relations Department, the seafarers received their withheld payments," he concluded. ⚓

© VesselFinder



THE SUR ASSISTED SEAFARERS IN RECOVERING MONEY WITHHELD BY THE SHIPOWNER

Thanks to the assistance of the Seafarers' Union of Russia, two crew members of the Belize-flagged bulk carrier Ramzay were able to receive their wages and compensation for the cost of their Certificates of Competence endorsement by the Flag State, and to be signed off from the vessel.

According to the seafarers, the shipowner had not paid them for three months: the company owed the two Russians $11,680 and $7,684, respectively.

After their application to the Union, the SUR Labor Inspector Olga Ananina sent a request to the shipowner and recommended that the seafarers file a complaint with the Rostov-on-Don Harbormaster's Office. A Port State Control Officer subsequently visited the vessel. This resulted in the company promptly paying the seafarers their outstanding wages.

However, the troubles did not end there. After receiving payment documents along with their money, the seafarers found out that their employer had deducted over $500 each from their wages for the Flag State endorsement of their Certificates of Competence.

"According to the Maritime Labor Convention, the costs of obtaining Flag State endorsement documents are borne by the shipowner," O. Ananina explained.

The SUR Labor Inspector advised the seafarers to remain on board and not sign any no-claims reports. While the crew remained on board, the union negotiated with the company again, and the shipowner returned the withheld money. ⚓



© VesselFinder

МОРСКИЕ ПРОФСОЮЗЫ СТРАН БРИКС ОБЪЕДИНЯЮТСЯ ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА СИСТЕМЫ ЗАЩИТЫ МОРЯКОВ

Международное судоходство переживает один из самых турбулентных периодов в своей современной истории. Обострение геополитических конфликтов на важных морских маршрутах, а также непрекращающийся рост числа брошенных экипажей, поставили под угрозу жизни сотен тысяч моряков. Ответом на эти вызовы стало принятие Мумбайской декларации — 2026 года на Форуме моряков стран БРИКС, который проходил в Мумбаи (Индия) под лозунгом, призывающим к укреплению сотрудничества между морскими профсоюзами стран БРИКС ради мира, морского суверенитета и достойного труда. В форуме приняли участие представители морских профсоюзов Бразилии, России, Индии, Индонезии и Ирана, а также представители Международной морской организации и Международной организации труда. Интересы российских моряков представлял заместитель председателя Российского профсоюза моряков Вадим Иванов. Он подчеркнул, что Мумбайская декларация — 2026 консолидирует позицию морских профсоюзов стран БРИКС в вопросах радикального пересмотра системы защиты моряков.

БЕЗОПАСНОСТЬ В ЗОНАХ КОНФЛИКТОВ

Главным вызовом последних лет стала уязвимость гражданского флота перед лицом военных действий. Моряки все чаще оказываются заложниками геополитических противостояний, подвергаясь атакам беспилотников и ракетным обстрелам.

Мумбайская декларация ставит во главу угла правовой суверенитет личности моряка. Главным тезисом резолюции стало законодательное закрепление права на безоговорочный отказ от опасного рейса. Так, если судно направляется в официально признанную зону военных действий, моряк должен иметь возможность сойти на берег без страха подвергнуться штрафам, потерять работу или оказаться в «черных» списках.

— Безусловно, реализация этой нормы требует скоординированных действий, — отметил зампредседателя РПСМ Вадим Иванов. — Участники форума инициировали разработку единых стандартов репатриации и выплат компенсаций совместно с Международной морской организацией (ИМО) и Международной организацией труда (МОТ). Кроме того, страны БРИКС выступили за создание единой межгосударственной системы мониторинга, которая позволит оперативно координировать эвакуацию членов экипажей из опасных зон.

БОРЬБА С ОСТАВЛЕНИЕМ ЭКИПАЖЕЙ

Другой хронической болезнью отрасли остается проблема брошенных моряков — ситуации, когда судовладельцы фактически бросают свои суда вместе с экипажами в иностранных портах без денег, продовольствия и питьевой воды.

Для борьбы с оставлением моряков Мумбайская декларация предлагает ввести обязательное раскрытие данных конечных бенефициарных владельцев судов еще до этапа найма.

— Моряк должен четко понимать, кто стоит за судоходной компанией, ее финансовую историю, были ли у компании проблемы с выплатой зарплат, может ли она попасть под санкции, — пояснил Вадим Иванов.

Для такого мониторинга предлагается запуск цифровых платформ, отслеживающих суда в режиме реального времени.

Кроме того, декларация закрепляет расширение присутствия миссий стран-поставщиков рабочей силы в крупнейших мировых морских хабах, что позволит оперативно подключать юристов, страховщиков и портовые власти для защиты прав членов экипажей, не дожидаясь, пока ситуация на брошенном судне перерастет в гуманитарную катастрофу.

ОДНА СЕМЬЯ. ОДИН ОКЕАН. ОБЩЕЕ БУДУЩЕЕ

Мумбайская декларации была принята 13 июля 2026 года. Она провозгласила единую позицию морских профсоюзов стран БРИКС по широкому кругу вопросов и заложила фундамент для новых, гораздо более жестких и справедливых правил для защиты моряков. В документе морские профсоюзы выступили с ключевыми инициативами: гарантировать защиту членов экипажей в зонах вооруженных конфликтов; противодействовать практике бросания экипажей судовладельцами и криминализации моряков; обеспечить строгое соблюдение Конвенции о труде в морском судоходстве.

Еще одна важная договоренность, достигнутая в рамках Форума моряков стран БРИКС, — начать совместную работу над созданием рамочного коллективного договора БРИКС, который будет распространяться на моряков из стран БРИКС.

BRICS SEAFARERS' UNIONS UNITE TO REVIEW SEAFARERS' PROTECTION SYSTEM



International shipping is navigating one of the most turbulent periods in its modern history. Escalating geopolitical conflicts along main maritime routes, along with a persistent rise in crew abandonment cases, have jeopardized the lives of hundreds of thousands of seafarers. In response to these challenges, the Mumbai Declaration 2026 was adopted at the BRICS Seafarers' Forum. It was held in Mumbai, India, under a banner calling for strengthened cooperation among BRICS seafarers' unions in the name of peace, maritime sovereignty, and decent work. The Forum was attended by representatives from seafarers' unions in Brazil, Russia, India, Indonesia, and Iran, as well as officials from the International Maritime Organization and the International Labour Organization. Russian seafarers were represented by Vadim Ivanov, Vice President of the Seafarers' Union of Russia. He emphasized that the Mumbai Declaration 2026 consolidates the position of BRICS seafarers' unions regarding a fundamental review of seafarers' protection systems.

SAFETY IN CONFLICT ZONES

A major challenge in recent years has been the vulnerability of the merchant fleet to warlike activities. Seafarers increasingly become hostages of geopolitical confrontations, exposed to drone attacks and missile strikes. The Mumbai Declaration prioritizes the legal sovereignty of the individual seafarer. A key tenet of the resolution is the legislative enshrining of the right to unconditionally refuse a dangerous voyage. Specifically, if a vessel is bound for an officially designated warlike area, a seafarer should have the option to disembark without fear of facing fines, losing their job, or being blacklisted. "Implementing this provision certainly requires coordinated action," noted Vadim Ivanov, Vice President of the Seafarers' Union of Russia (SUR). "Forum participants initiated the development of unified standards for repatriation and compensation payments in collaboration with the International Maritime Organization (IMO) and the International Labour Organization (ILO). Furthermore, BRICS nations called for the establishment of a unified interstate monitoring system to enable the prompt coordination of crew evacuations from danger zones."

COMBATING CREWS ABANDONMENT

Another chronic issue plaguing the industry is the abandonment of seafarers — situations where shipowners effectively abandon their vessels and crews in foreign ports without money, food, or fresh water.

To eliminate this practice, the Mumbai Declaration proposes mandating the disclosure of information regarding a vessel's ultimate beneficial owners prior to the recruiting stage.

"A seafarer needs to understand clearly who stands behind the shipping company, its financial history, whether it has faced wage payment issues, and whether it is at risk of sanctions," explained Vadim Ivanov.

Proposals for such monitoring include the launch of digital platforms capable of tracking vessels in real time.

Additionally, the declaration formalizes an expanded presence of missions from labor-supplying nations in major global maritime hubs. This would allow for the swift engagement of lawyers, insurers, and port authorities to protect crew members' rights, preventing situations on abandoned vessels from escalating into humanitarian crises.

ONE FAMILY. ONE OCEAN. A SHARED FUTURE

The Mumbai Declaration was adopted on July 13, 2026. It established a unified stance among BRICS maritime unions on a wide range of issues and laid the groundwork for new, far stricter, and fairer regulations to protect seafarers. In the document, maritime unions put forward key initiatives: guaranteeing the protection of crew members in armed conflict areas; combating crew abandonment by shipowners and the criminalization of seafarers; and ensuring strict compliance with the Maritime Labour Convention.

Another important agreement reached within the framework of the BRICS Seafarers' Forum concerns joint work on creating a BRICS framework collective bargaining agreement that would cover seafarers from BRICS nations.

СНОВА ПРО НАЛОГИ

Один из самых часто задаваемых вопросов, с которым моряки обращаются в Российский профессиональный союз моряков (РПСМ), касается уплаты налогов членами экипажей судов под иностранным флагом. Профсоюзные юристы провели их мониторинг, отобрали самые часто задаваемые вопросы и дали на них ответы.

В каких случаях моряк, работающий у иностранных судовладельцев, обязан платить налог на доходы физических лиц (НДФЛ)?

Плательщиками НДФЛ признаются две категории физических лиц (п. 1 ст. 207 НК РФ):
- физические лица — налоговые резиденты Российской Федерации (РФ);
- физические лица, не являющиеся налоговыми резидентами РФ, но получающие доходы в РФ.

О том, кто такие налоговые резиденты, говорится в п. 2 ст. 207 НК РФ. Это физические лица, которые фактически находятся в РФ не менее 183 календарных дней в течение 12 следующих подряд месяцев.
Соответственно, лица, которые находятся на территории РФ менее 183 календарных дней в течение 12 следующих подряд месяцев, не являются налоговыми резидентами РФ.

Какой налоговый период, в течение которого формируется налоговая база, установлен по НДФЛ?

Налоговый период по НДФЛ — календарный год с 1 января по 31 декабря (ст. 216 НК РФ, п. 5 ст. 2 Федерального закона от 03.06.2011 № 107-ФЗ «Об исчислении времени»).

Как определяется налоговый статус моряка за налоговый период?

Налоговый статус моряка, работающего у иностранного судовладельца, устанавливается по итогам налогового периода (календарного года) исходя из общего времени фактического нахождения моряка на территории РФ в календарном году. Если по итогам налогового периода (календарного года) число дней фактического пребывания физического лица в РФ в данном налоговом периоде (календарном году) составляет 183 дня и более, такое лицо для целей налога на доходы физических лиц признается налоговым резидентом РФ в данном налоговом периоде (календарном году).
Период нахождения физического лица в РФ не прерывается на периоды его выезда за пределы территории РФ для краткосрочного (менее шести месяцев) лечения или обучения, а также для исполнения трудовых или иных обязанностей, связанных с выполнением работ (оказанием услуг) на морских месторождениях углеводородного сырья.
По мнению контролирующих органов, календарные даты приезда на территорию РФ и отъезда за пределы РФ включаются в количество дней фактического нахождения в России.
Иных критериев в целях признания физического лица налоговым резидентом РФ, в том числе критериев гражданства или наличия вида на жительство, в настоящее время в НК РФ не содержится. Иностранное гражданство, наличие иностранного вида на жительство и пр. само по себе не свидетельствует об отсутствии статуса налогового резидента РФ.

Какими документами должно подтверждаться фактическое нахождение физических лиц в РФ и за пределами РФ?

Перечня документов, подтверждающих фактическое нахождение физических лиц в РФ и за пределами РФ, налоговым законодательством не установлено.
Такими документами могут являться копии паспорта с отметками органов пограничного контроля о пересечении границы, квитанции о проживании в гостинице, миграционная карта, табель учета рабочего времени и другие документы, на основании которых можно установить фактическое нахождение физического лица в РФ и за пределами РФ.



С каких доходов моряк, работающий у иностранных судовладельцев, обязан платить налог на доходы физических лиц (НДФЛ)?

Налоговые резиденты РФ обязаны платить НДФЛ как с доходов от источников в РФ, так и с доходов от источников за пределами РФ.
Заметим, что в соответствии с пп. 6 п. 3 ст. 208 НК РФ вознаграждение за выполнение трудовых или иных обязанностей, выполненную работу, оказанную услугу, совершение действия за пределами РФ для целей налогообложения относится к доходам, полученным от источников за пределами РФ.
В соответствии со ст. 228 НК РФ физические лица — налоговые резиденты, получающие доходы от находящихся за пределами РФ источников, исчисление, декларирование и уплату НДФЛ производят по завершении налогового периода самостоятельно.
Лица, не являющиеся налоговыми резидентами РФ, признаются плательщиками НДФЛ только в отношении доходов, полученных от источников в РФ (п. 1 ст. 207, ст. 209 НК РФ). С доходов, полученных от источников за пределами РФ, НДФЛ в этом случае не уплачивается.
Таким образом, если моряк работает за рубежом, но при этом является налоговым резидентом РФ, то с полученного им дохода от этой работы он обязан уплатить НДФЛ.
Если моряк не является налоговым резидентом, то в этом случае с полученного им дохода от иностранного судовладельца НДФЛ не уплачивается. Моряк, не являющийся налоговым резидентом, обязан будет оплатить НДФЛ только в случае, если он получил доход от источника в РФ, например, устроившись на работу в России в свободное от работы у иностранного судовладельца время.

По какой налоговой ставке должен взиматься НДФЛ?



К большинству доходов налоговых резидентов РФ применяется основная прогрессивная шкала ставки, установленная п. 1 ст. 224 НК РФ. Перечень этих доходов указан в п. 2.1 ст. 210 НК РФ. В частности, к ним относятся доходы в виде зарплаты, премии, отпускных, больничных, формирующие основную налоговую базу.
Доходы моряка, являющегося резидентом РФ, полученные за работу у иностранного судовладельца, облагаются по прогрессивной ставке, размер которой зависит от величины дохода (совокупности налоговых баз, указанных в п. 2.1 ст. 210 НК РФ):

- 13% с суммы, равной или меньшей 2,4 млн. руб.;
- 15% с суммы свыше 2,4 млн. и до 5 млн. руб. включительно + 312 тыс. руб. (сумма НДФЛ с дохода 2,4 млн. руб. по ставке 13%);
- 18% с суммы свыше 5 млн. и до 20 млн. руб. включительно + 702 тыс. руб. (сумма НДФЛ с дохода 2,4 млн. руб. по ставке 13% и с дохода 2,6 млн. руб. по ставке 15%);
- 20% с суммы свыше 20 млн. и до 50 млн. руб. включительно + 3 402 тыс. руб. (сумма НДФЛ с дохода 2,4 млн. руб. по ставке 13%, с дохода 2,6 млн. руб. по ставке 15% и с дохода 15 млн. руб. по ставке 18%);
- 22% с суммы свыше 50 млн. руб. + 9 402 тыс. руб. (сумма НДФЛ с дохода 2,4 млн. руб. по ставке 13%, с дохода 2,6 млн. руб. по ставке 15%, с дохода 15 млн. руб. по ставке 18% и с дохода 30 млн. руб. по ставке 20%).

Если моряк не является налоговым резидентом, то в случае получения им доходов от источников в РФ, он обязан будет оплатить налог по ставке в размере 30%, за исключением указанных в пункте 3 ст. 224 НК РФ доходов, которые подлежат налогообложению по иным налоговым ставкам. Например, доходы, полученные моряком-не резидентом от исполнения им трудовых обязанностей в качестве члена экипажа судна, плавающего под Государственным флагом Российской Федерации, в отношении которых налоговая ставка устанавливается в размере, предусмотренном пунктом 3.1 ст. 224 НК РФ:

- 13%, если сумма соответствующих доходов за налоговый период равна 2,4 млн. руб. или менее 2,4 млн. руб.;
- 312 тыс. руб. и 15% суммы соответствующих доходов, превышающей 2,4 млн. рублей, если сумма соответствующих доходов за налоговый период превышает 2,4 млн. руб. и составляет не более 5 млн. руб.;
- 702 тыс. руб. и 18% суммы соответствующих доходов, превышающей 5 млн. руб., если сумма соответствующих доходов за налоговый период превышает 5 млн. руб. и составляет не более 20 млн. руб.;
- 3402 тыс. руб. и 20% суммы соответствующих доходов, превышающей 20 млн. руб., если сумма соответствующих доходов за налоговый период превышает 20 млн. руб. и составляет не более 50 млн. руб.;
- 9402 тыс. руб. и 22% суммы соответствующих доходов, превышающей 50 млн. руб., если сумма соответствующих доходов за налоговый период превышает 50 млн. руб.

Надо ли декларировать свои доходы?

В соответствии с пп. 3 п. 1 ст. 228 НК РФ моряк, работающий за рубежом и являющийся налоговым резидентом РФ с полученного им дохода от этой работы обязан по окончании налогового периода (календарного года) самостоятельно не только исчислить и уплатить НДФЛ, а также представить декларацию по НДФЛ (форма 3-НДФЛ) в налоговый орган.
С 2026 года декларацию по НДФЛ нужно подавать по форме, утвержденной Приказом ФНС России от 20.10.2025 № ЕД-7-11/913@, который вступил в силу с 1 января 2026. Ее необходимо применять, начиная с отчетности за 2025 год.
В налоговой декларации моряк должен указать все полученные им в налоговом периоде доходы, налоговые вычеты, источники выплаты таких доходов, суммы налога, удержанные налоговыми агентами, суммы фактически уплаченных в течение налогового периода авансовых платежей, суммы налога, подлежащие уплате (доплате) или зачету (возврату) по итогам налогового периода.

Какие сроки установлены для подачи декларации и уплаты налога?



Декларацию по НДФЛ необходимо подать не позднее 30 апреля года, следующего за годом получения дохода. Если 30 апреля приходится на выходной день, нерабочий праздничный и (или) нерабочий день, то декларацию нужно представить не позднее ближайшего рабочего дня (п. 1 ст. 229, п. 7 ст. 6.1 НК РФ).
Декларацию нужно подать в налоговую инспекцию по месту жительства (п. 2 ст. 229 НК РФ).
Уплатить сумму налога, которая рассчитана и указана в декларации, нужно не позднее 15 июля года, следующего за годом получения дохода (п. 4 ст. 228 НК РФ).
Реквизиты для уплаты налога следует уточнить в налоговой инспекции по месту жительства.
Сформировать платежный документ можно, воспользовавшись сервисом «Уплата налогов физических лиц», либо уплатить налог, воспользовавшись личным кабинетом налогоплательщика на официальном сайте Федеральной налоговой службы.

Может ли моряк подать декларацию, рассчитать и уплатить налог через своего представителя?

Это может сделать как сам моряк лично, так и через представителя, по почте или через личный кабинет налогоплательщика (п. 4 ст. 80 НК РФ).
Если моряк сдает декларацию лично, то следует подготовить ее в двух экземплярах. Один экземпляр останется в инспекции, а на втором инспектор поставит отметку о принятии с указанием даты приема и вернет его моряку.
Налоговая декларация также может быть представлена моряком в налоговый орган через многофункциональный центр предоставления государственных и муниципальных услуг, который при принятии налоговой декларации обязан проставить по просьбе налогоплательщика на копии налоговой декларации отметку о принятии и дату ее приема.
Если декларацию подает представитель, то у него должна быть нотариально удостоверенная доверенность от моряка или доверенность в форме электронного документа, подписанного электронной подписью моряка п. 3 ст. 29 НК РФ.
Если моряк отправляет декларацию по почте, это нужно сделать ценным письмом с описью вложения. Датой сдачи декларации в таком случае будет являться дата отправки письма (п. 4 ст. 80 НК РФ).

Может ли моряк зачесть тот налог, который он заплатил за рубежом, в счет уплаты НДФЛ в России?

По общему правилу сделать так он не может. Налог, уплаченный за рубежом с полученных там доходов, не засчитывается при уплате НДФЛ налогоплательщиком-резидентом в России (п. 1 ст. 232 НК РФ).
Исключением являются случаи, когда положение о таком зачете предусмотрено соответствующим договором (соглашением) Российской Федерации об избежании двойного налогообложения. Это следует из ст. 7 и п. 1 ст. 232 НК РФ. Если с иностранным государством договор об избежании двойного налогообложения не действует или он не заключался, то налог с одного и того же дохода придется заплатить дважды: за рубежом и в России.
Российской Федерацией был заключен ряд международных договоров (соглашений) об избежании двойного налогообложения, в том числе и НДФЛ, в части зачета (вычета) налога, уплаченного на территории иностранного государства, в счет налога, взимаемого на территории Российской Федерации. Например, такие договоры заключены с Соединенными Штатами Америки, Королевством Норвегия, Федеративной Республикой Германия, Правительством Республики Кипр, Правительством Греческой Республики и др. странами.
Вместе с тем, следует учитывать, что в настоящее время Указом Президента РФ от 08.08.2023 № 585, Федеральным законом от 19.12.2023 № 598-ФЗ приостановлено действие отдельных положений договоров (соглашений) об избежании двойного налогообложения (СОИДН).

Если я не буду платить НДФЛ, узнают ли об этом налоговые органы? Каковы будут их действия, и что мне делать?



О неуплате НДФЛ вполне может стать известно фискальным органам. Если налоговый орган, проанализировав вашу ситуацию, предположит, что имеет место нарушение налогового законодательства, вам направят письмо с просьбой явиться в налоговую инспекцию, дать соответствующие объяснения, предоставить документы (контракты, справки, ведомости).
В дальнейшем вам предложат добровольно заплатить сокрытый вами НДФЛ, а также пени и штрафы, предусмотренные Налоговым кодексом РФ.
Если Вы не заплатите добровольно указанные суммы и не оспорите их в установленном порядке, то налоговые органы обратятся в суд по месту вашего жительства с заявлением о взыскании задолженности за счет вашего имущества (п.п. 1, 2 ст. 48 НК РФ).

Составление декларации о доходах и расчет налога содержат немало законодательных нюансов и тонкостей. Чтобы правильно рассчитать налог, необходимо знать: как рассчитать налоговые базы, какие доходы не подлежат налогообложению, на какие налоговые вычеты (стандартные, социальные, имущественные и др.) моряки имеют право, заключен ли Российской Федерацией договор об избежании двойного налогообложения с государством, под флагом которой плавает морское судно, на борту которого работал моряк. В этой связи за помощью моряки могут обратиться в одну из региональных организаций РПСМ.



ПРОФСОЮЗЫ ДОКЕРОВ ОСТАЮТСЯ БЕЗ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРА НА ФЕДЕРАЛЬНОМ УРОВНЕ



В июне 2026 года Российский профсоюз докеров и Российский профсоюз работников морского транспорта направили членам Ассоциации морских торговых портов официальное письмо с предложением принять на себя полномочия представителя работодателя для заключения Отраслевого соглашения по морским и речным портам — документа, который может установить минимальный уровень условий оплаты труда, гарантий, компенсаций и льгот в отношении всех докеров-механизаторов, состоящих в трудовых отношениях с работодателями по всей России — членами Ассоциации морских торговых портов.

Ассоциация ответила, что не обладает полномочиями объединения работодателей в понимании Федерального закона от 27.11.2002 № 156-ФЗ «Об объединениях работодателей», а значит, не может участвовать в обсуждении и принятии решений, предусматривающих обязательства своих членов в области трудовых отношений, включая участие в согласовании и подписании Отраслевого соглашения. Председатель Российского профсоюза докеров Максим Колядинцев убежден: любую проблему можно решить, но для этого как минимум нужны заинтересованность и диалог.

ДВЕ НАПАСТИ ИЗ МНОГИХ

Последние несколько лет выдались для докеров особенно сложными. Помимо того, что работодатели оказывают давление на активных профсоюзных лидеров и членов РПД, никуда не делись два бича, которые сегодня бьют по многим коллективам докеров в российских портах, — занижение специальной оценки условий труда и заемный труд.

Раньше, когда была аттестация рабочих мест, работа докеров относилась к категории вредных и оценивалась по классам 3.3-3.4. Российский профсоюз докеров был спокоен за своих членов: условия труда вредные, значит, применение заемного труда невозможно. Но с 1 января 2014 года вместо аттестации была введена Специальная оценка условий труда (СОУТ). Переход с аттестации рабочих мест на СОУТ изменил методику оценки условий труда докеров, снизив классы вредности в ряде портов до 3.1, хотя для докеров с переменами в методике ничего не изменилось — те же порты и те же условия труда.

Снижение СОУТ привело к тому, что сегодня через кадровые агентства к выполнению погрузочно-разгрузочных работ привлекаются сторонние люди, чей уровень подготовки не соответствует требованиям, предъявляемым к докерам-механизаторам, и, соответственно, что позволяет работодателям платить им значительно меньше, чем квалифицированному специалисту. Главными целями создания таких отношений являются сокращение расходов на оплату труда за счет уменьшения гарантий и компенсаций за работу

DOCKERS' UNIONS LEFT WITHOUT ANY SOCIAL PARTNER AT THE FEDERAL LEVEL

In June 2026, the Dockers' Union of Russia and the Maritime Transport Workers Union of Russia sent the members of the Association of Commercial Sea Ports an official letter proposing to take over the powers and act as an employer's representative to conclude the Industry Agreement on sea and river ports, i.e. the document which may establish the minimum payment terms and conditions, guarantees, compensations as well as the benefits in relation to all the docking machine operators who are employed in the territory of the Russian Federation by the employers — members of the Association of Commercial Sea Ports.
The Association responded that it did not hold any powers to act as the employers' association in the meaning stated by Federal Law dated November 27, 2002 No. 156-FZ "On Associations of Employers", hence it was not able to participate in discussions or make any decisions which envisage the obligations of their members in the area of labor relations, including participation in agreeing and signing the Industry Agreement. Maxim Kolyadintsev, President of the Dockers' Union of Russia, is convinced that any problem can be solved if all parts are at least interested in the issue being discussed and ready for the dialogue.

TWO ADVERSITIES OUT OF MANY

The last few years have turned out to be especially challenging for dockers. Apart from the fact that employers have been bringing pressure to bear on active trade union leaders and members of the Dockers' Union of Russia, the two scourges are still there in place which today are whipping dockers' crews in Russian ports, i.e. down-rated special assessment of working conditions and loan employment.

Previously, when certification of workplaces was required, dockers' job was classified as a hazardous category and was assigned with classes 3.3-3.4. The Dockers' Union of Russia felt quite comfortable about its members: the working conditions were rated as hazardous, which meant that loan (temporary) work could not apply to dockers. On January 1, 2014, certification was replaced with Special Assessment of Working Conditions (SAWC). Transition from certification of workplaces to SAWC changed the method of assessing dockers' working conditions, having lowered the hazard class for a number of ports down to 3.1, though for dockers the changed method did not result in any change — the same ports and the same working conditions.

SAWC reduction resulted in a situation that today, through recruitment agencies, third-party people are hired for loading and unloading operations, and their training level does not meet the requirements applicable to docking machine operators, which, correspondingly, allows the employers to pay them considerably less than they would pay to a qual-



© ЗАО «СММ»

во вредных и опасных условиях труда, отсутствия ответственности за сохранение и поддержку здоровья работника.

Эти и другие проблемы можно решить путем переговоров, зафиксировав в Отраслевом соглашении по морским и речным портам минимальные требования к социально-трудовым отношениями, но сложность в том, что у профсоюзов докеров нет социального партнера на федеральном уровне — заключать Отраслевое соглашение не с кем.

КЛУБ ПО ИНТЕРЕСАМ

Дело в том, что существующее объединение «Ассоциация морских торговых портов» не является объединением работодателей.

— Члены Ассоциации сознательно не приводят свой устав в соответствие с Федеральным законом от 27.11.2002 № 156-ФЗ «Об объединениях работодателей», который обязывает вести коллективные переговоры с профсоюзами, заключать и выполнять отраслевые соглашения, вести реестр своих членов, а также соблюдать требования законодательства РФ, — объясняет председатель РПД. — По сути, Ассоциация — это клуб по интересам, куда входят директора портов. Они регулярно собираются и обмениваются опытом, но объединением работодателей принципиально не становятся.

Максим Колядинцев рассказал, что несколько лет назад РПД и Ассоциации планировали обсудить возможность совместной работы. По приглашению Ассоциации профсоюз принял участие в одном из ее заседаний. «Мы действительно рассчитывали на совместную работу, надеялись, что участвуя во встречах в качестве социального партнера, удастся решить проблемы, найти компромиссные выходы из сложных ситуаций, — признается он. — Однако до взаимодействия дело так и не дошло: в последний момент нам было отказано в социальном партнерстве — большинство членов Ассоциации не решились напрямую вести диалог с РПД как с социальным партнером».

В ответном письме на июньское обращение профсоюзов Ассоциация отметила несогласие отдельных членов Ассоциации входить в объединение работодателей. Однако справедливости ради, стоит отметить, что вместе с тем Ассоциация добавила, что открыта для сотрудничества с отраслевыми профсоюзами и готова к совместному обсуждению вопросов в сфере портовой деятельности.

ПРОФСОЮЗ — НЕ ВРАГ

— Руководство стивидорных компаний должно понять, что с нами можно и нужно вести диалог: профсоюз — не враг, а социальный партнер, который в чем-то может помогать администраций стивидорных компаний, — говорит М. Колядинцев.

По мнению председателя РПД, Отраслевое соглашение по морским и речным портам обеспечит баланс интересов работников и работодателей в целях стабильной и эффективной деятельности портов, а также снизит социальную напряженность на предприятиях.

— Такой документ мог бы действовать в отношении всех докеров-механизаторов, состоящих в трудовых отношениях с работодателями — членами «Ассоциация морских торговых портов» и работодателями, которые присоединятся к соглашению после его заключения, а также стать ориентиром при заключении колдоговоров в стивидорных компаниях, а в случае отсутствия колдоговора — иметь прямое действие, — объясняет М. Колядинцев.

Однако, когда работодатели не желают создавать нормально функционирующее объединение и вести коллективные переговоры по заключению Отраслевого соглашения, докеры-механизаторы остаются без социального партнера на федеральном уровне.

— Сегодня реальную помощь профсоюзам докеров в налаживании социального партнерства с Ассоциацией морских торговых портов может оказать только государство, в частности, Министерство транспорта РФ, — заключает председатель РПД Максим Колядинцев.

ified specialist. The main purpose of setting up such working relations is to cut expenditures incurred in paying for labor by reducing guarantees and compensations for work under harmful and hazardous working conditions, lack of responsibility for maintaining and supporting employee's health.

These and other issues can be resolved by negotiations, by enshrining in the Industry Agreement on sea and river ports the minimum requirements for social-labor relations, but the main difficulty is that dockers' unions do not have a social partner at the Federal level — there is no party to enter into the Industry Agreement with.

SPECIAL INTEREST CLUB

The issue is that the existing "Association of Commercial Sea Ports" is not an association of employers.

"The members of the Association deliberately avoid aligning their Charter with Federal Law dated November 27, 2002 No. 156-FZ "On Associations of Employers" which obligates to conduct collective negotiations with trade unions, to enter into and execute industry agreements, to keep a registry of members, as well as to comply with the requirements of the Russian Federation's law," explains the President of the Dockers' Union of Russia. "In fact, the Association is a special interest club which comprises port directors. They meet on a regular basis and exchange experience but don't want to become an association of employers."

Maxim Kolyadintsev told that a few years ago the Dockers' Union of Russia and the Associations planned to discuss the possibility of their joint work. Accepting the invitation of the Association, the union took part in one of its meetings. "We did count on joint work hoping that by participating in the meetings as a social partner we will succeed in solving the problems, finding trade-off solutions of complicated situations, he admits. "However, it never went so far: at the last moment, we were denied social partnership — the majority of the Association members did not resolve upon entering into a dialogue with DUR as a social partner."

In their reply to the unions' request dated June, the Association noted disagreement of certain members of the Association to join the association of employers. However, in all fairness, it is worth mentioning that the Association also noted that it is open for cooperation with industry trade unions and is willing to address together the issues related to port operations.

TRADE UNION IS NOT AN ENEMY

"The management of stevedore companies should understand that they can and should engage in dialogue with us: the union is not an enemy but a social partner which, in certain respects, can help the management of stevedore companies," says M. Kolyadintsev.

According to the opinion of DUR President, the Industry Agreement on sea and river ports should ensure a balance of interests of employees and employers for the purpose of stable and effective port operations as well as it should reduce social tension at enterprises.

"Such a document could be effective with respect to all the docking machine operators who are in labour relations with employers being members of the "Association of Commercial Sea Ports" and with employers who will join the agreement after its conclusion, as well as it could become a beacon when entering into collective bargaining agreements with stevedore companies, and in case there is no collective agreement — it can be of direct effect," explains M. Kolyadintsev.

However, when employers do not wish to establish a normally functioning association and engage in collective negotiation and conclusion of the Industry Agreement, docking machine operators are left without a social partner at the Federal level.

"Today, real assistance to dockers' unions in putting in place social partnership with the Association of Commercial Sea Ports can be provided only by the state, particularly by the Transport Ministry of the Russian Federation," concludes Maxim Kolyadintsev, DUR President.

СПРАВКА:

Раньше отраслевое соглашение заключалось в целом по отрасли морского транспорта, куда входили и порты, и судоремонтные заводы, и судоходные компании, но к 1 января 2017 года классификатор отраслей деятельности окончательно изменился, и к виду деятельности морской транспорт стали относится только непосредственно судоходные компании. Так, например, Российский профсоюз моряков и другие профсоюзы, представляющие интересы плавсостава, заключают отраслевое соглашение с Российской палатой судоходства, куда входят только судоходные компании, по виду экономической деятельности «морской транспорт». Деятельность портов была выведена в отдельный вид экономической деятельности.

FOR REFERENCE:

Originally, the industry agreement could be concluded for the overall industry of sea transport which included ports, vessel repair yards and shipping companies; however, on January 1, 2017, the classifier of industries and activities finally changed, and only shipping companies ended up being referred to the business area called "sea transport". Thus, for example, the Seafarers' Union of Russia and other trade unions representing the interests of seafaring personnel, enter into an industry agreement with the Russian Chamber of Shipping incorporating only shipping companies which are classified as "sea transport" by their business area. Port operations have been isolated as a separate business area.

ГОРЫ ЗОВУТ МОРЯКА: КАК ШТУРМАН ИЗ КАЛИНИНГРАДА ПОКОРИЛ ЭЛЬБРУС



Добиться успеха в морской профессии так же непросто, как взойти на горную вершину, уверен калининградский моряк Михаил Леончук. Тринадцать лет назад он пришел на флот вахтенным матросом, дослужился до штурмана и сейчас уверенно идет к своей главной цели — стать старшим помощником капитана. Все это время строить карьеру в море ему помогает альпинизм — в перерывах между рейсами Михаил уходит в горы. В этом году в Международный день моряка, 25 июня, он покорил самую высокую точку Европы — Эльбрус. По его словам, добраться до вершины этой опасной горы он смог благодаря долгим тренировкам, тщательной подготовке и выработанной тактике, которую он применяет и при работе в море. Например, во время авралов штурман умеет отсекать негативные мысли, справляться с усталостью и шаг за шагом идти вперед. А сохранять внутренний баланс и восстанавливать силы в рейсах ему помогают восточные практики — китайская гимнастика цигун и медитация.

ПАРНЯ В МОРЕ ТЯНЕТ

Калининградец Михаил Леончук мечтал о море с детства: с ранних лет он зачитывался приключенческими романами Стивенсона и Сабатини, запускал кораблики по воде и представлял себя капитаном большого судна. А когда после окончания школы пришла пора выбирать профессию, стать моряком Михаилу посоветовал его отец — офицер военно-морского флота.

— Он говорил мне, что работа в море — сложный и ответственный труд, который пользуется огромным уважением во всем мире. К тому же это еще и уникальный шанс увидеть планету, выучить английский язык и получить по-настоящему качественное образование, — вспоминает он.

Вдохновленный такими перспективами, М. Леончук поступил в Балтийскую государственную академию рыбопромыслового флота (БГАРФ) на специальность «инженер-судоводитель».

— Во время учебы я получил хорошую теоретическую базу: изучил навигацию, мореходную астрономию, теорию устройства судна и многие другие дисциплины, — рассказывает Михаил.

За время учебы у М. Леончука было несколько плавательных практик. Первую из них он прошел на небольшом пассажирском судне на Дальнем Востоке, курсировавшем между Сахалином и Курильскими островами. Затем были стажировки на рефрижераторе, перевозившем креветку в Японию, а после — на рыбопромысловом судне у северного побережья Сахалина, где курсанты занимались обработкой красной рыбы и заготовкой икры.

— Каждая практика оставила яркие впечатления, но больше всего запомнился мой первый выход в море. Именно тогда я понял, что такое настоящая морская работа, — делится он.

Сильные и далеко не самые приятные эмоции остались у Михаила и от первого серьезного шторма.



Михаил Леончук / Mikhail Leonchuk

MOUNTAINS ARE CALLING A SEAFARER: HOW A NAVIGATOR FROM KALININGRAD CONQUERED MOUNT ELBRUS

To achieve success in the seafaring area is just as uneasy as to reach the mountain summit; that is the belief of Mikhail Leonchuk, a seafarer from Kaliningrad. Thirteen years ago, he joined the fleet as a watchman, worked his way up the ranks to become a navigator, and now he is well on the way to reach his main aim — to make it to the position of chief officer. During his whole seafaring career, mountain climbing has been a special instrument in this effort — between his sea voyages Mikhail goes to the mountains. This year, on the International Day of the Seafarer, June 25, he conquered the Europe's highest point — Mount Elbrus. According to him, he succeeded in making it to the summit of this dangerous mountain thanks to lengthy practices, thorough training and the strategy he got, which applies also to his work at sea. For example, during "all hands on deck" situations, the navigator knows how to cut off the negative thoughts, to overcome fatigue and step-by-step forge ahead. While on his voyages, some oriental practices such as Chi Kung, the Chinese gymnastics and meditation techniques have been a vital help to him.

В него он попал на рефрижераторе, когда судно вышло из японского порта Отару. Там Михаил впервые столкнулся с морской болезнью — перенести ее практиканту помогли опытные члены экипажа.

— Судно буквально кувыркалось на волнах и даже ныряло в них, словно подводная лодка, — рассказывает моряк. — В тот момент я всерьез подумал, что этот рейс станет моим последним — никогда раньше я не видел ничего подобного. Несмотря на качку и дурноту, я наотрез отказывался уходить с вахты. Штурманы, видя мое состояние, пытались меня отпустить, но я упрямо оставался у руля.

ПУТЬ ДЛИНОЙ В ТЫСЯЧУ МИЛЬ НАЧИНАЕТСЯ С ПЕРВОГО ШАГА

После окончания академии Михаил, как и его однокурсники, не сразу смог найти работу. В большинстве компаний требовались специалисты с опытом, а не вчерашние выпускники, едва набравшие плавательный ценз. Но ребята не отчаивались, ходили на собеседования и помогали друг другу.

— Мы постоянно созванивались, обменивались информацией, узнавали о вакансиях, делились контактами крюинговых компаний, и эта взаимовыручка действительно очень помогла, — поясняет Леончук.

Упорные поиски работы вскоре увенчались успехом: выйти в первый рейс в должности вахтенного матроса Михаилу удалось через крюинговую компанию Rusam Maritime — социального партнера Калининградской региональной организации Российского профсоюза моряков.

— Уже более тринадцати лет я отправляюсь в море через этот крюинг: сначала работал матросом, потом стал третьим помощником, а в данный момент плаваю на балкере европейской судоходной компании в должности второго помощника капитана, — продолжает моряк.

На судне он несет навигационную вахту, отвечает за корректуру карт и электронных картографических систем, обслуживает оборудование ГМССБ, ведет документацию, участвует в грузовых операциях и следит за безопасностью. А еще — постоянно взаимодействует с капитаном, старшим и третьим помощниками.

— Моя должность требует постоянного внимания к мелочам и собранности. В море быстро понимаешь, что от любого твоего решения зависит как безопасность людей, так и сохранность груза, — подчеркивает М. Леончук.

Кроме того, в рейсах он много работает с начинающими моряками: Михаил всегда готов подставить плечо коллеге, если он не справляется с обязанностями из-за нехватки опыта.

— Я верю: чем больше мы отдаем и делаем хорошего, тем больше к нам возвращается, — считает он.



ШТИЛЬ — ВНУТРИ

Самое сложное в морской профессии для Михаила — долгая разлука с домом. К тому же сама работа требует постоянной адаптации к смене часовых поясов, жизни в смешанных экипажах и взаимодействию с портовыми властями разных стран.

— Все это является неотъемлемой частью работы моряка, требует высокой дисциплины, гибкости и самообладания, — говорит М. Леончук.

Поэтому между рейсами Михаил старается уделять максимум времени здоровью и саморазвитию — восстанавливаться физически и ментально после контрактов калининградцу помогает увлечение восточными практиками и медитацией. Так, он настолько погрузился в гимнастику цигун, что прошел обучение, сдал экзамены на инструктора и познакомился с основами традиционной китайской медицины.

— Знать надежные инструменты, которые позволяют быстро восстановиться и физически, и психически — это актуально для каждого, но для нашей профессии особенно. И, конечно, после нескольких месяцев в море начинаешь по-особенному ценить возможность просто побыть дома, встретиться с близкими и провести время с друзьями, — объясняет Михаил.

ОТ МОРСКИХ ГОРИЗОНТОВ К ГОРНЫМ ВЕРТИКАЛЯМ

Еще одним мощным способом переключиться и восстановить силы для Леончука стал альпинизм — свой отпуск после рейсов он уже семь лет старается проводить в горах.

— В 2019 году прямо во время плавания я получил предложение от своего друга, который занимается организацией походов, пойти с ним на Алтай помощником инструктора. Я сразу согласился, — вспоминает моряк.

Так Михаил ушел в свой первый поход — и сразу к горе Белуха. Этот маршрут относился к высокой

SEA IS A PERMANENT MAGNET FOR THE GUY

Mikhail Leonchuk, a citizen of Kaliningrad, had been dreaming about the sea since he was a kid: since his early years, he has been a compulsive reader of adventure novels by Stivenson and Sabatini, used to launch toy ships on the water and picture himself as the master of a large ship. And when he graduated from school, and it was time to choose a future profession, his father, a Navy officer, advised Mikhail to go for a seafarer.

"He told me that to work at sea was a challenging and responsible job which was greatly respected all over the world. To top it all, this also gives a unique chance to see the world, learn English and acquire truly high-quality education," he recalls.

Inspired by such prospects, M. Leonchuk entered the Baltic Fishing Fleet State Academy (BFFSA) to specialize as an engineer-navigator.

"During my academical training, I acquired sound theoretical know-ledge; I studied navigation, sea astronomy, theory of ship structure and many other disciplines," recounts Mikhail.

During his studies, M. Leonchuk had several sailing practices. He underwent his first practice on board a small passenger vessel in the Far East plying the sea between Sakhalin and the Kuril Islands. Then he had a practice period on a refrigerated cargo ship which carried shrimp to Japan, and subsequently on a fishing vessel near the northern coast of Sakhalin where cadets were busy processing salmon and preparing caviar.

"Each training period produced immemorable impressions on me but the first time I went to sea was my most indelible experience. It was precisely that moment that I understood what real sea work was like," said Mikhail, sharing his thoughts with us.

Mikhail got strong emotions which were far from being pleasant when he experienced his first true storm. The storm got him on board the refrigerated cargo vessel when the vessel departed the Japanese port of Otaru. It was there that Mikhail faced a seasickness for the first time — experienced crew members helped a young guy to get over it.



"The ship was literally rolling on the waves and even diving in them like a submarine," the seafarer told us. "It was exactly at this time that it occurred to me this voyage was going to be my last one — I had never seen anything like that previously. Despite rough and choppy sea and seasickness, I completely refused to leave the watch. The navigators, seeing my condition, were trying to send me away, but I stubbornly stuck to the helm."

A THOUSAND-MILE-LONG WAY BEGINS WITH THE FIRST STEP

Upon graduation from the Academy, Mikhail, just as his fellow students from the same year of studies, couldn't quickly find a job. Most companies were looking for professionals with experience rather than yesterday's graduates who had barely gained the required sailing record. But that did not make the boys despair, they went to multiple interviews and helped each other.

"We constantly called each other, exchanged information, searched for openings, shared contact information of crewing companies; such "help me and I'll help you" approach was of great use," Leonchuk explained.

Strenuous efforts to find a job were shortly crowned with success — Mikhail was successful in going on his first sailing a watchman with the help of the crewing company Rusam Maritime, the social partner of the Kaliningrad Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia.

"For more than thirteen years already, I have been going to sea with the help of this crewing company: first I worked as a seaman, then I became the third officer, while at the moment I am sailing a dry bulk carrier of a European shipping company as the second officer," continues the seafarer.

On board the ship, he keeps the navigational watch, he is responsible for adjustment of maps and electronic cartographical systems, he services GMDSS equipment, maintains documentation, takes part in cargo operations and monitors security. He is also in constant communication with the master, chief officer and third officer.

"My job requires great attention to minor things and alertness. When you are at sea, you quickly understand that any of your decisions can affect the crew's safety as well as security of the cargo," stresses M. Leonchuk.

Moreover, on the voyages he spends a lot of time mentoring new seafarers. Mikhail is always willing to lend a helping hand to a co-worker if he cannot manage his duties for a lack of experience.

"I believe that the more you give away and do what is good, the more you get in return," says Leonchuk.

категории сложности, хотя до этого Леончук никогда не был в горах и даже ни разу не ночевал в палатке. Настоящим испытанием для него стал и второй, 9-дневный маршрут по горам Абхазии.

— Тогда стояла сильная жара, ручьев и источников на пути практически не было. Всю воду нашей группе приходилось нести на себе, — рассказывает Михаил.

А еще через рейс его снова позвала высота, и Леончук отправился в Кыргызстан на пики Тянь-Шаньского хребта. Там у Михаила образовался свой альпинистский экипаж.

— В горах — как в море: здесь принято подбадривать друг друга, делиться едой и идти плечом к плечу, ведь когда вы в одной связке, между людьми сразу образуется какая-то незримая духовная связь, — объясняет он.

В том походе калининградец получил звание «Альпинист Кыргызстана». Однако из-за полученного повреждения ноги Михаилу потребовалось время на восстановление. Серьезные восхождения пришлось на время отложить, оставив в графике только работу в море и менее сложные горные маршруты.

ДЕНЬ МОРЯКА НА ВЫСОТЕ 5642 МЕТРА НАД УРОВНЕМ МОРЯ

В этом году горы вновь позвали — М. Леончук решил подняться на Эльбрус. Михаил признается, что в нынешнем походе им двигал личный вызов: ему хотелось стать первым в своей семье, побывавшим на этой вершине, и первым калининградским моряком, покорившим самую высокую точку России и Европы. Это восхождение заняло у него девять дней и состояло из нескольких этапов.

— Когда мы прибыли в Терскол — поселок в Приэльбрусье, расположенный на высоте 2000 метров над уровнем моря, — гиды сразу предупредили, что с этого дня нужно ходить только пешком, — говорит альпинист. — Поэтому в первые дни пульс у всех заметно подскочил.

Затем группа Михаила Леончука поднялась на канатной дороге в высотный лагерь Эльбруса на отметку 3800 метров, где альпинисты жили в вагончиках и много тренировались. Например, на ледовых занятиях гиды учили команду пользоваться ледорубом, ходить в кошках, правильно ставить стопу при подъеме и спуске.

— Тем временем приближался день восхождения, и внутри у каждого из нас были сомнения и страх: получится дойти или нет? — вспоминает Михаил. — Эльбрус не простая гора, она требует уважения. Даже при хорошей подготовке многое зависит от погоды, состояния организма и способности вовремя принимать правильные решения. Бывает, люди месяцами тренируются, бегают марафоны, но приезжают сюда, и гора их не пускает — из-за внезапной горной болезни или банальной травмы сойти с дистанции может каждый.

Сам штурм горы начался уже следующей ночью. Сначала альпинисты преодолели «Косую полку» — один из самых опасных и сложных участков Эльбруса, где при малейшей неосторожности люди срываются вниз.

— На этой полке у многих промелькнула мысль: «Зачем я вообще здесь оказался? Сидел бы сейчас дома, отдыхал и спал в теплой кровати», — признается Михаил. — Но мы быстро выкинули из головы эти сомнения, ведь перед нами стояла большая, глобальная цель, и нужно было двигаться к ней. На этом тяжелейшем отрезке к Леончуку внезапно пришло озарение: когда вершина кажется нереально далекой, твоя цель сжимается до размеров одного шага.

— Приходит понимание, что один шаг ты сделать можешь. Делаешь его — и это уже небольшая победа, делаешь второй, третий... Немного отдышался и прошел еще чуть-чуть. Так постепенно и обнаруживаешь, что сложный склон уже позади, — делится моряк.

После успешного преодоления «Косой полки» группа сделала небольшую передышку перед следующим испытанием — выходом на перила. На этом опасном крутом склоне, вдоль которого вбиты столбики с натянутой веревкой, команде пришлось использовать специальное снаряжение — обвязки и карабины. Следуя своему правилу «каждый шаг — победа», экипаж Михаила преодолел и этот участок.

— На высоте 5500 метров воздух оказался настолько разрежен, что любое действие превращалось в испытание, — рассказывает моряк. — Чтобы просто присесть на корточки и перестегнуть карабин, требовались невероятные усилия. Дома ты такое даже не заметишь, а там приходится две-три минуты просто стоять и ловить дыхание.

Как бы ни было тяжело команде, вершина приближалась, и вскоре вся группа Михаила оказалась на пике Эльбруса, окруженного бесконечными заснеженными хребтами.

— Очень символично, что это произошло 25 июня — в Международный день моряка. Так что свой профессиональный праздник я встретил на высоте 5642 метра, — улыбается он.

В память о таком событии моряк развернул флаг крюинга Rusam Maritime и сделал памятные фотографии.

— На вершине мы пробыли всего лишь около четверти часа, и только когда уже спускались вниз, поняли, что самое главное для нас происходило во время подъема в гору. Именно этот путь укрепляет характер: преодолевая себя, одерживаешь главную победу, — подчеркивает он.

ЛУЧШЕ ГОР МОЖЕТ БЫТЬ ТОЛЬКО МОРЕ

Горный опыт очень помогает Михаилу и на судне. Во время затяжных авралов, сложных грузовых операций или напряженных проверок портового контроля, когда приходится подолгу обхо-

CALM SEA IS INSIDE

The most challenging thing about the seafaring for Mikhail is the long absence from home. Besides that, the job itself calls for continuous adaptation to time change, life in the midst of mixed crews and communication with port authorities in different countries.

"All this is an integral part of the seafarer's job, it calls for high discipline, flexibility and self-control," he says.

Therefore, between voyages, Mikhail is giving maximum time to his health and self-development — to recuperate physically and mentally after contracts, this man from Kaliningrad uses Oriental practices and meditation techniques. Thus, for example, he has made such a deep-dive into Chi Kung calisthenics that he went on the training, passed instructor's test and familiarized himself with the fundamentals of the Chinese traditional medicine.

"To know and use reliable tools which allow you to quickly recover both physically and psychologically is essential for everybody but especially for those from our profession. And, of course, after spending several months at sea, you consider as a treasure, in some special way, the opportunity of just staying at home, meeting those who are your near and dear as well as spending time with your friends," explains Mikhail.

FROM SEA HORIZONS TO MOUNTAIN SLOPES

Another Leonchuk's powerful method of switching focus on other things to relax and recharge his battery is the mountain climbing — he has been trying to spend his vacations in the mountains for seven years already.

"In 2019, during the voyage, I got an offer from my friend who organized hiking trips to join him on a hike in the Altai Mountains as an instructor assistant. I accepted the offer without thinking," recalls the seafarer.

Thus, Mikhail went on his first hike and headed for Mount Belukha right away. This route is classed as of high complexity, though before that Leonchuk had never been in the mountains and even had never spent a night in a tent. The second, nine-day route in the mountains of Abkhazia proved to be quite a trial for him.

"Broiling heatwave had set in then, and there were almost no streams or springs on the way. Our group had to carry all the water ourselves all the way," says Mikhail.

And after completing another voyage, he followed the call of the mountains again; Leonchuk left for Kyrgyzstan, for the peaks of the Tyan-Shan Mountain Range. There Mikhail formed his own climbing crew.

"Up in the mountains, just like at sea: it's common to encourage each other, to share food and go shoulder to shoulder since you are tied together and all in the same boat; people immediately develop some invisible spiritual bond," he explains.

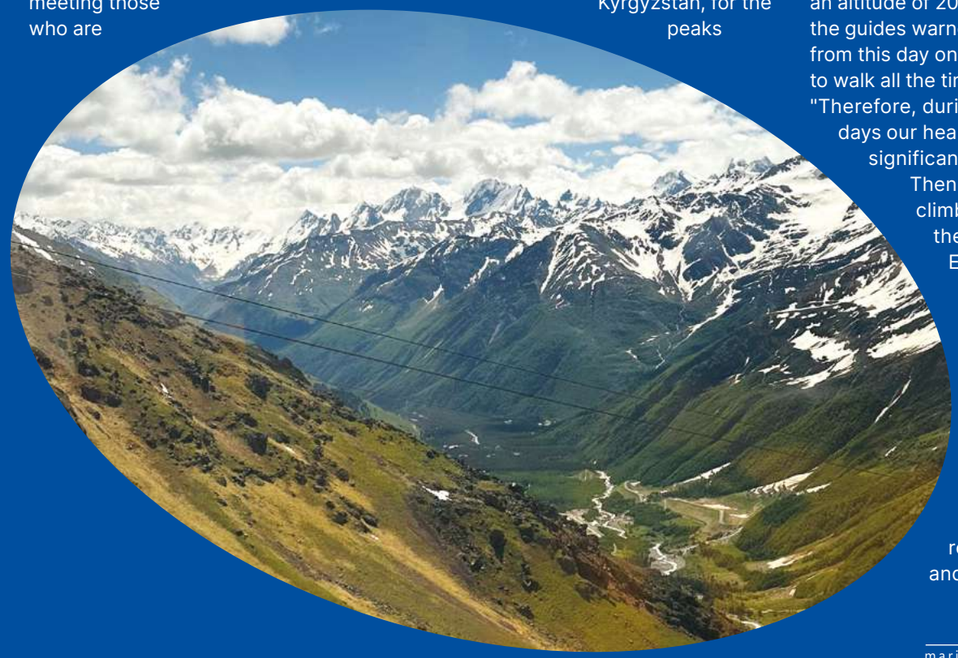
On that hike, the citizen of Kaliningrad was awarded the "Climber of Kyrgyzstan" title. However, due to the leg injury that he got, Mikhail needed some time to recover. He had to put off challenging climbs for the time, concen mountain climbs.

SEAFARER'S DAY AT AN ALTITUDE OF 5642 METERS ABOVE SEA LEVE

This year he heard the mountains called him again — M. Leonchuk made up his mind to climb up Mount Elbrus. Mikhail admits that on this particular climb he was driven by a personal challenge: he wanted to become the first in his family to have climbed up to this mountain top as well as the first seafarer from Kaliningrad to have conquered the highest point of Russia and Europe. This climbing challenge took him nine days and comprised several stages.

"When we arrived to Terskol, a village at the foot of Mount Elbrus located at an altitude of 2000 m above sea level, the guides warned right away that from this day on we were supposed to walk all the time," says the climber. "Therefore, during the first few days our heart rate went up significantly."

Then Leonchuk's group climbed up by rope way to the high altitude camp of Elbrus to an altitude of 3800 meters where climbers lived in caravans and had a lot of training. For example, during ice practice, guides taught the team to use an ice axe, to wear crampons, to position foot correctly when ascending and descending.



диться без сна, его очень спасает альпинистская закалка.

— Во-первых, ты уже знаешь: как бы ни было трудно, ты всегда можешь сделать еще один шаг навстречу задаче, чтобы решить ее, — делится Леончук. — Во-вторых, любой аврал обязательно закончится и будет время отдохнуть. В-третьих, мысленно сравнивая напряженные будни с тяжелыми испытаниями в горах, понимаешь, что если справился там, то справишься и здесь.

Из своего горного опыта он вынес еще один важный урок: моряк говорит, что любая большая цель требует крепкой команды профессионалов и единомышленников.

— Когда ты находишься в такой команде, все обязательно получится. Так устроен мир: и в океане на судне, и дома в кругу семьи — если рядом надежные люди, то и самые высокие вершины уступают.

К слову, чувство надежного тыла для Михаила важно не только в горах, но и в повседневной работе — калининградец уже много лет является членом Российского профсоюза моряков (РПСМ).

— Профсоюз играет огромную роль в защите прав моряка, — объясняет Леончук. — Это и юридическая поддержка, и помощь в любых рабочих вопросах. Но главное — твердая уверенность, что в сложной ситуации ты не останешься один. Для тех, кто работает далеко от дома, под иностранным флагом, это имеет колоссальное значение.

С такой надежной опорой Михаил Леончук сегодня продолжает строить планы на будущее. Хотя ему искренне нравится нынешняя работа второго помощника, он стремится двигаться дальше: в данный момент моряк занят получением диплома старшего помощника капитана.

— Это следующая вершина на моем профессиональном пути. Я знаю: как в горах, так и в море, большие цели достигаются не одним рывком, а ежедневной кропотливой работой, постоянным обучением и готовностью делать следующий шаг, — говорит Михаил Леончук. ⚓

"In the meantime, the day of ascent was approaching, and inside each of us doubts and fear were gnawing: "will we make it or not?", recalls Mikhail. "Elbrus is not an easy mount to climb, it should be respected. Even when you are well-trained, a lot depends on the weather, state of your body and the ability to make right decisions in due time. It often happens that people train for months, run marathons but when they come here — due to a sudden mountain disease or a trivial injury, anyone of them may drop out of the race."

The climb to the mountain top began as early as the next night. First, the climbers overcame the "Sloping Traverse" — one of the most dangerous and complicated areas of Mount Elbrus where any minor carelessness may cause people to slip off and fall down.

"Reaching this traverse, many climbers had the following thought flash in their minds: 'What's bringing me here? I should have stayed home, should have had a rest and have slept in my warm bed'," admits Mikhail. "But we were quick to drive these doubts out of our heads as we were confronted with the great global goal, and we had to move ahead towards it." On this hardest section, it suddenly dawned on Leonchuk: when the mountain summit seems to be unreally distant, your goal shrinks to the size of one step.

"You realize that you can well make this one step. You make it and this is already your little victory, you then make your second step, the third one... You catch your breath and walk a little bit further. Thus, you gradually realize that the steep slope is already behind you," — shares his thoughts the seafarer.

After successfully passing the "Sloping Traverse", the group took a short break before the next trial — reaching the railings. On this steep dangerous slope, along which there are some posts with a rope stretched between them, the team had to use special equipment — harnesses and carabiners. Following their "each step is a victory" rule, Mikhail's team successfully passed this section as well.

"At an altitude of 5500 meters, the air turned out to be so thin that any action automatically turned into a challenge," says the seafarer. "Any action, for example to squat and refasten the carabiner, required an incredible effort. At home, you would not even notice something like this, while up there you have to spend two-three minutes just to stand and catch your breath."

In spite of the fact that this has been very hard for the team, the summit was approaching, and pretty soon the Mikhail's group members found themselves on the peak of Mount Elbrus surrounded by endless mountain ranges covered with snow.

"It was very symbolic because this happened on June 25, i.e. on the Day of the Seafarer. So, I celebrated my professional holiday at an altitude of 5642 meters," he explains smiling.

To remember such an event, the seafarer unfurled the flag of the crewing company Rusam Maritime and took some memorable pictures.

"We stayed approximately a quarter of an hour in total at the summit and only when we were already going down, we realized that the main thing had happened to us when we were climbing up the mountain. It was exactly this path that strengthens your character: overcoming yourself you get the key victory," — he notes.

ONLY THE SEA CAN BE BETTER THAN MOUNTAINS

Climbing experience helps Mikhail a lot on board the ships. During long-term "all hands on deck" situations, difficult cargo handling operations or strict checks carried out by port control authorities, when you have to go without sleep for a long time, his climbing stamina carries him through.

"Firstly, you are aware of the following: however difficult it may be, you can always make another step towards accomplishing your task," Leonchuk shares his opinion with us. "Secondly, any "all hands on deck" situation comes to the end and then there comes the time to take everything easy and relax. Thirdly, comparing in your mind rough working days with difficult challenges in the mountains, you understand that if you did it there, you are sure to do it here."

He has drawn one more conclusion from his climbing experience: the seafarer says that any worthy goal requires a closely-knit team of professionals and like-minded people.

"When you are part of such a team, you are to make it for sure. This is the way the world goes round: out in the ocean on board the ship, or back home with your family — if you have reliable people with you, then the highest summits will be within your reach."

It's worth mentioning that the sense of having reliable support is important for Mikhail not only in the mountains but also in his everyday activities — the citizen of Kaliningrad has been a member of the Seafarers' Union of Russia for many years already.

"The union plays a huge role in defending the seafarer's rights," explains Leonchuk. "This means legal support and assistance in any operational matters. However, the key thing is the firm confidence that in a difficult situation you will not be left all to yourself." For those who are working far away from home, under a foreign flag, this is of the greatest importance.

With such reliable support, Mikhail Leonchuk is continuing to make his plans for the future. Though he sincerely likes his current job in the role of the second officer, he is aspiring to move ahead; at the moment, the seafarer is busy studying for his chief officer's diploma.

"This is the next summit on my career path. I know: both in the mountains and at sea, great goals are not achieved in one push, they are reached by everyday strenuous work, constant studies and preparedness to make the next stride," says Mikhail Leonchuk. ⚓



НОВОСТИ

ЧЛЕН РПСМ — СРЕДИ ЛУЧШИХ ВЫПУСКНИКОВ ПЕТЕРБУРГА

Выпускник судомеханического отделения МТА им. адм. Д. Н. Сенявина, член Российского профсоюза моряков Сергей Алексеев вошел в число 100 лучших выпускников профессиональных образовательных организаций Санкт-Петербурга. Диплом Правительства города и памятную статуэтку он получил за прилежную учебу, многолетнюю волонтерскую работу, участие в конференциях и патриотических мероприятиях, а также за победу в конкурсе профессионального мастерства.

Он рассказал, что поступить на судомеханическое отделение академии он решил после прочтения исторического романа Германа Матвеева «Тарантул».

— Главный герой — мой однофамилец Миша Алексеев в годы войны служил юнгой на буксире и мечтал стать судомехаником. Во время чтения я очень за него переживал и тогда же решил, что тоже хочу разбираться в судовых двигателях и работать на флоте, — поделился Сергей.

За время учебы он успел наработать плавательный стаж. Сначала была практика на «Юном балтийце», а потом — стажировка на небольшом речном сухогрузе. Самым запоминающимся для него стал рейс на рефрижераторе Crown Opal.

— Меня научили делать ежедневный обход машинного отделения, строго следить за показателями приборов и держать все системы в идеальном порядке. Но самый ценный опыт я получил, когда мне доверили участвовать в ремонте оборудования, — рассказал судомеханик.

Планы у Сергея амбициозные: в приоритете — работа по специальности, а в долгосрочной перспективе — получение высшего морского инженерного образования. ⚓

ВРЕМЯ БОЛЬШИХ АМБИЦИЙ

У курсантов Беломорско-Онежского филиала ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова на учебный год большие планы. Они продолжат строительство учебной флотилии, выступят на всероссийском слете активистов движения «Пост № 1» и отправятся на масштабную парусно-гребную регату в Санкт-Петербург. В реализации проектов курсантам всегда помогает Карельская территориальная организация Российского профсоюза моряков.

Как рассказал начальник отдела воспитательной работы БОФ ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, заместитель председателя первичной профсоюзной организации сотрудников и курсантов БОФ ФГОУ ВО «ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова» РПСМ Юрий Власов, в решении организационных задач профсоюз всегда выступает для курсантов надежным партнером.

— Команда уже начала готовиться к смотру-конкурсу «Пост № 1» — ежегодному патриотическому соревнованию для школьников и студентов, где команды соревнуются в строевой подготовке и знании воинских ритуалов. Ребята отрабатывают особый печатный шаг, синхронность движений при смене караула и безупречную строевую выправку. Каждый элемент ритуала должен быть доведен до автоматизма, — отметил он.

Активно тренируются курсанты и на карельских акваториях — осенью они выйдут на воду Ивановского карьера в Санкт-Петербурге, где примут участие в масштабной регате, организованной МТА им. адм. Д. Н. Сенявина. С представителями и курсантами Морской технической академии макаровцы наладили дружеские контакты этим летом на фестивале народного судостроения «Кижская регата-2026». ⚓

УНИКАЛЬНАЯ ПРАКТИКА В ЗАПОЛЯРЬЕ

Курсант факультета судовой энергетики, член цеховой профсоюзной организации первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока Российского профсоюза моряков в МГУ им. адм. Г. И. Невельского Дмитрий Гаврилов прошел уникальную практику в Заполярье. В течение трех месяцев он участвовал в доставке генеральных грузов в порты Анадыря, Угольных Копей и Провидения. «Во время стоянок в этих портах с палубы судна открывались потрясающие виды на бескрайнее море и северные горы. Впечатления от такой красоты — просто невероятные», — признался он.

Чтобы отправиться в свою первую производственную практику на судне «Валерий Васильев» судоходной компании «Босфор», Дмитрий Гаврилов досрочно сдал сессию.

На борту будущий электромеханик ежедневно совершал утренний обход машинного отделения, проверял температуру двигателей, а также проводил плановые проверки аккумуляторных батарей и других судовых систем. Приходилось работать и с рефрижераторными контейнерами — Дмитрий трижды в день контролировал их исправность.

— Оставшиеся четыре часа рабочего времени я тратил на изучение судовых документов, схем электрооборудования, чертежей судна и инструкций электроприборов, а также на написание отчета о практике, — рассказал он. — Еще участвовал на всех пусках главного двигателя, дизель-генераторов, подруливающего устройства и наблюдал за работой оборудования в помещении центрального поста управления во время швартовных операций.

Свободное от вахт время Д. Гаврилов проводил в спортзале, ловил рыбу вместе с другими членами экипажа и читал книги.

— На практике я получил навыки ремонта различных приборов, углубленно изучил работу множества устройств и систем управления, но также понял, сколько знаний еще нужно подтянуть в университете, чтобы стать по-настоящему компетентным электромехаником, — заключил Дмитрий Гаврилов. ⚓

SUR MEMBER IS AMONG ST. PETERSBURG'S TOP GRADUATES

Sergey Alekseev, a graduate of the Marine Engineering Department at the Admiral D. N. Senyavin Maritime Technical Academy and a member of the Seafarers' Union of Russia (SUR), has been named one of the top 100 graduates from vocational educational institutions in St. Petersburg. He received a City Government diploma and a commemorative statuette in recognition of his academic diligence, years of volunteer work, participation in conferences and patriotic events, and his winning a professional skills competition.

According to him, he decided to enroll in the Academy's Marine Engineering Department after reading the historical novel "Tarantula" by German Matveev.

"The protagonist — Misha Alekseev, who shares my surname — served as a deck boy on a tugboat during the war and dreamed of becoming a marine engineer. I developed a strong attachment to him while reading, and this experience led me to the realization that I wanted to pursue a career in the maritime industry and gain a comprehensive understanding of ship engines," Sergey explained.

During the studies, Sergey gained practical seagoing experience. He started with shipboard training on the "Yuniy Baltiets" and later completed a traineeship on a small river dry-cargo vessel. The most memorable experience for him was a voyage on the reefer ship "Crown Opal".

"I was taught how to conduct daily engine room rounds, carefully monitor devices' performance, and keep all systems in perfect working order. But the most valuable experience came when I was entrusted with participating in equipment maintenance work," the marine engineer recounted.

Sergey has ambitious aspirations. His immediate objective is to secure employment in the field, while his long-term objective is to earn a higher education degree in marine engineering. ⚓



A TIME OF GREAT AMBITION

The cadets of the Belomorsk-Onega branch of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping have huge plans for the academic year. They will continue building a training flotilla, participate in the All-Russian rally of active members of the "Post No. 1" movement, and go to a large-scale sailing and rowing regatta in St. Petersburg. The Karelian Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia always assists the cadets to implement their projects.

Yury Vlasov, Head of the Educational Work Department at the Belomorsk-Onega branch of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Deputy Chair of the SUR Primary Organization of Staff and Cadets of the Belomorsk-Onega branch of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, explained that the union has been a reliable partner for the cadets in addressing organizational challenges.

"Our team has already started preparing for the 'Post No. 1' review competition. This is an annual patriotic contest for schoolchildren and students, where teams compete in drill training and knowledge of military rituals. The cadets practice a special marching step, synchronized movements during the changing of the guard, and impeccable military bearing. Every element of the ritual should be brought to automatism," he noted.

In addition, the cadets undergo sailing training in Karelian waters in preparation for their participation in a large-scale regatta organized by the Admiral Senyavin Maritime Technical Academy this autumn at the Ivanovsky Quarry in St. Petersburg. This summer, during the "Kizhi Regatta — 2026" people shipbuilding festival, the cadets of Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping made good friends with representatives and cadets of the Maritime Technical Academy. ⚓

A UNIQUE SHIPBOARD TRAINING IN THE POLAR REGIONS

Dmitry Gavrilov, a cadet specializing in Marine Power Engineering at the Admiral G. I. Nevelskoy Maritime State University (MSU) and a member of the shop trade union organization of the Primary Organization of Vladivostok of the Seafarers' Union of Russia at the Admiral Nevelskoy Maritime State University, completed a unique shipboard training in the Polar Region.

Over the course of three months, he participated in delivering general cargo to the ports of Anadyr, Ugolnye Kopi, and Provideniya. "While the vessel was docked at these ports, the deck offered stunning views of the boundless sea and northern mountains. The impression of such beauty was just incredible," he confessed.

To embark on his first shipboard training voyage aboard the "Valery Vasiliev", operated by the Bosphorus shipping company, Dmitry Gavrilov completed his academic exams ahead of schedule.

On board, the future electrical engineer performed daily morning rounds of the engine room, checked engine temperatures, and conducted routine inspections of batteries and other shipboard systems.

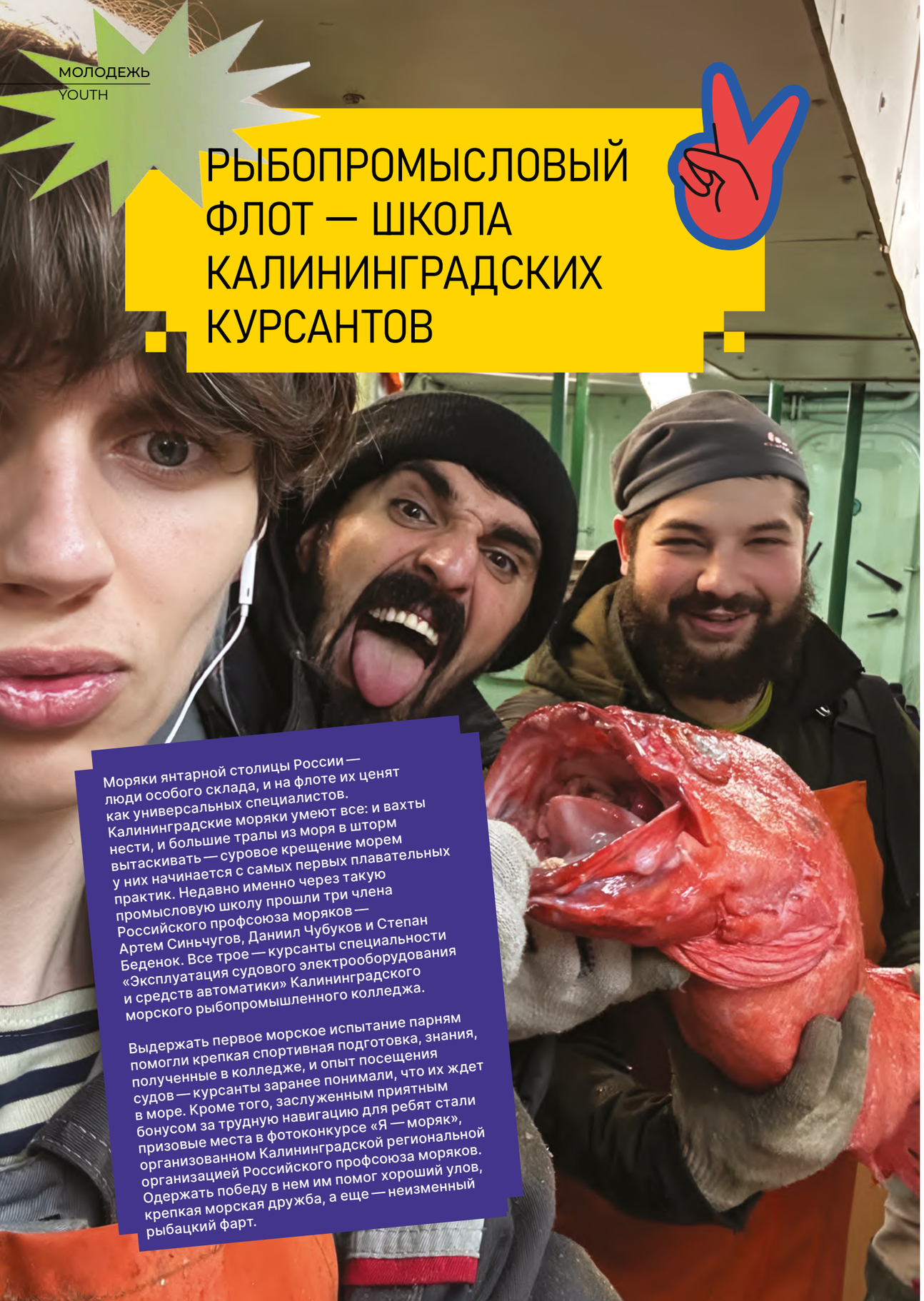
Additionally, he worked with refrigerated containers, checking on their functionality three times a day.

"I spent the remaining four hours of my workday studying ship documentation, electric diagrams, vessel drawings, and electrical equipment manuals, as well as writing my internship report," he recounted.

"I also took part in every start of the main engine, diesel generators, and the bow thruster, and observed equipment operations from the central control room during mooring operations."

Dmitry spent his off-duty time in the gym, fishing with other crew members, and reading. "During my shipboard training I gained skills in repairing various instruments and deeply explored the operation of numerous devices and control systems, but I also realized how much more I need to learn at university to become a truly competent electrical engineer," concluded Dmitry Gavrilov. ⚓

РЫБОПРОМЫСЛОВЫЙ ФЛОТ — ШКОЛА КАЛИНИНГРАДСКИХ КУРСАНТОВ



Моряки янтарной столицы России — люди особого склада, и на флоте их ценят как универсальных специалистов. Калининградские моряки умеют все: и вахты нести, и большие тралы из моря в шторм вытаскивать — суровое крещение морем у них начинается с самых первых плавательных практик. Недавно именно через такую промысловую школу прошли три члена Российского профсоюза моряков — Артем Синьчугов, Даниил Чубуков и Степан Беденок. Все трое — курсанты специальности «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики» Калининградского морского рыбопромышленного колледжа.

Выдержать первое морское испытание парням помогли крепкая спортивная подготовка, знания, полученные в колледже, и опыт посещения судов — курсанты заранее понимали, что их ждет в море. Кроме того, заслуженным приятным бонусом за трудную навигацию для ребят стали призовые места в фотоконкурсе «Я — моряк», организованном Калининградской региональной организацией Российского профсоюза моряков. Одержать победу в нем им помог хороший улов, крепкая морская дружба, а еще — неизменный рыбацкий фарт.

ЛУЧШЕЕ СЕЛФИ — НА БОРТУ

Так, курсант Артем Синьчугов, сделал снимок вместе с членами своей бригады, вытащившей в тралe крупного красного окуня. По его словам, это фото было снято на судне «Валерий Джапаридзе» в середине июня прямо во время смены — в цеху обработки практикант помогал экипажу справляться с большим уловом.

— На этом фото весь спектр эмоций: я явно не могу прийти в себя от удивления, а трюмный с чановым вовсю развлекаются, пытаясь удержать эту огромную рыбину, — смеется он.

Артем признается, что с детства питал особую страсть к морю и всему, что с ним связано.

— Я выбрал профессию моряка, потому что она кажется мне очень интересной и захватывающей. Хочется увидеть наш прекрасный мир и побывать в самых разных уголках планеты, — делится курсант.

Первая плавпрактика стала для него серьезной проверкой на прочность. Будущий электромеханик не скрывает, что трудиться на рыболовецком судне тяжело и непривычно, однако с любыми сложностями ему помогает справляться надежная команда.

— У нас замечательный экипаж, и коллеги всегда готовы прийти на помощь в трудную минуту, — рассказывает Артем.

Кроме того, преодолевать все невзгоды курсанту помогает отличная физическая форма: до поступления в колледж он профессионально занимался пауэрлифтингом, успешно выступал на областных соревнованиях.

— Спортивное прошлое дает мне весомое преимущество. На судне много тяжелой физической нагрузки, но благодаря спортивной подготовке я отлично с ней справлялся, — подытожил А. Синьчугов.

THE FISHING FLEET IS A SCHOOL FOR KALININGRAD CADETS

Seafarers from the amber capital of Russia are exceptional individuals who are highly regarded as versatile workers. Kaliningrad seafarers are skilled in everything from standing watch to hauling large trawls in stormy seas. Starting with their first shipboard training, they undergo a harsh sea baptism. Three members of the Seafarers' Union of Russia, Artem Sinchugov, Daniil Chubukov, and Stepan Bedenok, have recently passed through such a school of fishery. All three are cadets majoring in "Operation of Marine Electrical Equipment and Automation" at the Kaliningrad Marine Fishing Fleet College. Strong athletic training, knowledge gained in college, and experience visiting ships helped the boys to withstand the first sea test.

The cadets understood in advance what awaited them at sea. Besides, a well-deserved bonus for the challenging voyage was winning prizes in the "I Am a Seafarer" photo contest, organized by the Kaliningrad Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia. A good catch, strong maritime camaraderie, and unfailing fishing luck helped them win.

THE BEST SELFIE IS THE ONE TAKEN ON BOARD

Cadet Artem Sinchugov took a photo with members of his crew after they hauled in a large red snapper. According to him, this photo was taken in mid-June during his shift on board the fish factory ship "Valeriy Dzhaparidze", right in the fish processing area, where the cadet was helping the crew handle the large catch.

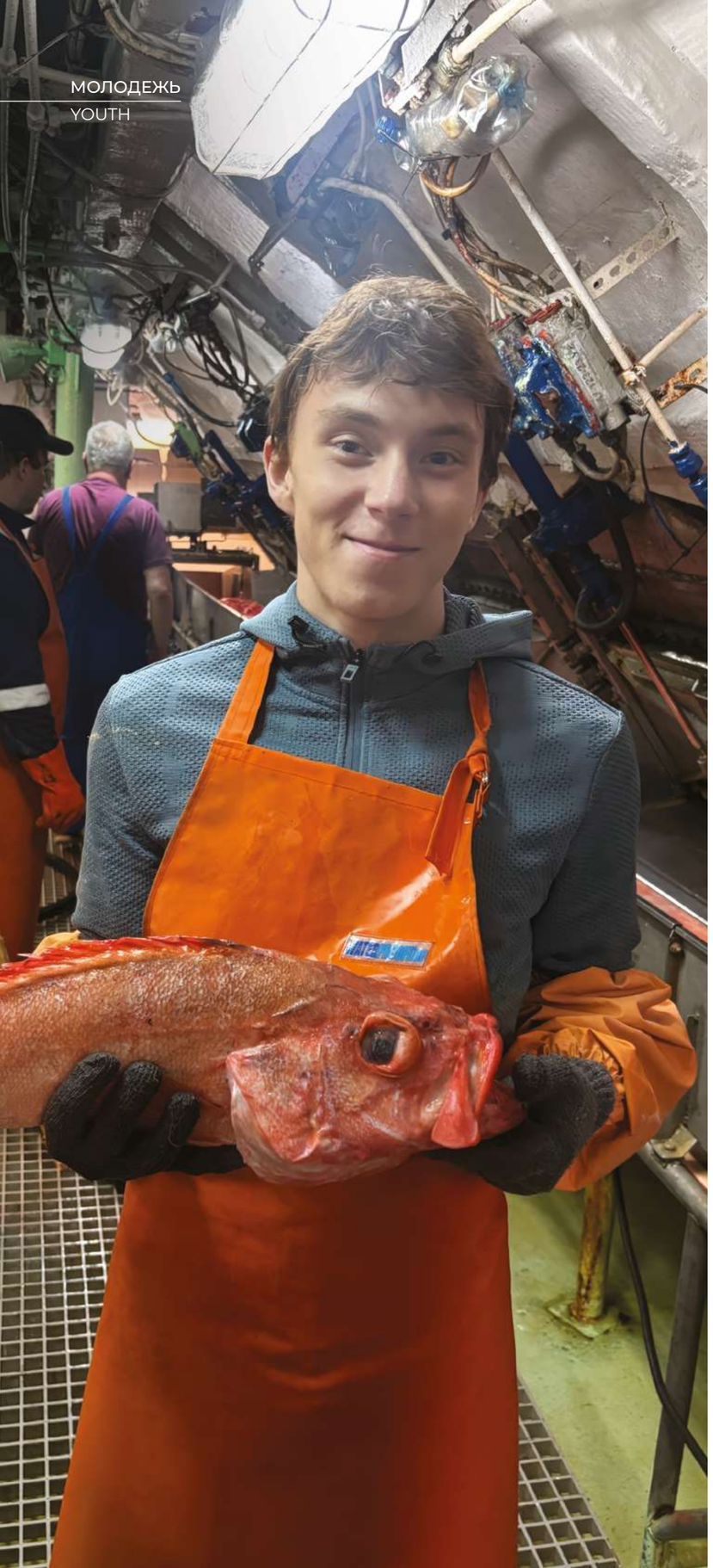
"This photo shows the full range of emotions: I'm clearly speechless with surprise, and the Processing Deckhand and the Fish Processor are having a blast while trying to hold onto this huge fish," he laughs. Artem admits that he's had a particular passion for the sea and everything related to it since childhood. "I chose the seafaring because I find it very interesting and exciting. I want to see our beautiful world and travel to various parts of the globe," the cadet shares.

His first shipboard training proved to be quite difficult. The future Electrical Engineer admits that working on a fishing vessel is hard and unfamiliar, but his reliable crew helps him overcome any difficulties.

"We have a wonderful crew, and my colleagues are always ready to provide assistance during challenging times," Artem says.

Additionally, the cadet's exceptional physical fitness enables him to overcome any obstacle: prior to enrolling in college, he competed successfully in regional powerlifting competitions.

"I have a significant advantage because of my athletic background. There's a lot of heavy physical activity on board, but I handled it very well thanks to my athletic training," Artem Sinchugov concluded.



СПРИНТ ПО БАЛТИКЕ

Своим кадром с промысла поделился и Даниил Чубуков, проходивший практику на судне «Нивенское». На его фотографии, наряду с самим моряком, запечатлен еще один красный хищник.

— Практика у меня началась еще в апреле, а фото получилось сделать только в начале лета, — рассказывает Даниил. — Труд матроса на рыболовном флоте довольно монотонный: отстоял вахту, поел, поспал и снова на вахту. Отдохнуть удается, только когда нет рыбы или судно переходит из одного района в другой.

Как и его коллега по колледжу, Даниил пришел на флот из большого спорта, что очень помогло ему адаптироваться к работе.

— Я девять лет занимался легкой атлетикой, был призером Северо-Западного федерального округа и участником всероссийских соревнований, — поясняет Д. Чубуков. — Спортивная закалка здорово выручала меня во время погрузок и разгрузок судна.

ДРИБЛИНГ В МАШИННОМ ОТДЕЛЕНИИ

Еще одним героем морского фото стал будущий электромеханик Степан Беденок. Кадр с ним был сделан во время производственной стажировки на судне «Борис Сыромятников».

— Фотография была сделана в первый день моей вахты, — вспоминает Степан. — Рядом со мной на снимке курсанты, которые тоже учатся в КМРК на судомехаников. В момент съемки мы находились в предвкушении своего первого настоящего рабочего дня.

На «Борисе Сыромятникове» Степан времени зря не терял и активно перенимал опыт у старших коллег — работал в машинном отделении вместе со штатным электромехаником.

— Он подробно объяснял мне все тонкости работы, показывал приборы, датчики и наглядно разбирал, как устроено судовое оборудование. Мне даже довелось

BALTIC SPRINT

Daniil Chubukov, who was undergoing his shipboard training on the fishing vessel Nivenskoye, also shared a shot from the fishing trip. Along with the seafarer himself, this photo captures another red predator.

"My shipboard training started in April, but I only managed to take this shot at the beginning of summer," Daniil explains. "A sailor's work in the fishing fleet is quite monotonous: you stand your watch, eat, sleep, and then go back to work. You only get a chance to rest when there are no fish or the vessel is moving from one area to another."

Like his college colleague, Daniil came to the fishing fleet from sports, which greatly helped him adapt to the job.

"I spent nine years competing in track and field, was the winner of Northwestern Federal District competitions, and participated in all-Russian competitions," Daniil Chubukov explains. "My athletic background really helped me out during cargo handling operations."

DRIBBLING IN THE ENGINE ROOM

Another character in the seafaring photo was future electrical engineer Stepan Bedenok. The photo with him was taken during his shipboard training on board the fishing vessel Boris Syromyatnikov.

"This photo was taken on the first day of my shift," recalls Stepan. "Next to me in the photo are future marine engineers, who are also studying at the Kaliningrad Marine Fishing Fleet College. At the moment of the shot, we were eagerly anticipating our first workday."

While aboard the Boris Syromyatnikov, Stepan did not waste any time. He engaged in active learning by gaining knowledge from his senior colleagues and working in the engine room alongside the full-time electrical engineer. "He showed me the sensors and instruments, described all the nuances of the work, and gave me a thorough rundown of how the ship's machinery works. I even got to assist him in repairing the compressor," adds Bedenok.

He says they have a great crew: everyone is very friendly and always has your back if a young specialist doesn't know how to do something or fails to complete a task on time.

Stepan came to the fishing fleet from sports. A former professional footballer, he began his career at Olympic Reserve School-5 as a preschooler, and as a teenager, he transferred to the academy of the Baltika football club, where he played as a centre forward. "I have received numerous accolades, but the most significant ones are two third places in the Northwest Youth Football League and the title of best player of the month in the same league," the cadet shares. "And the coolest moment in my career was the match against Dynamo-Vologda, when I scored two goals!" For Stepan, professional football is already a thing of the past. Some years ago, he decided to end his sports career and focus entirely on his studies at the Kaliningrad Marine Fishing Fleet College. The aspiring seafarer wants to work in the offshore fleet after earning his degree in electrical engineering. "There they have short voyages and good salaries. But I understand that to get a job on such a vessel, you need to be highly qualified, which is what I'm striving to achieve," he explains.

Stepan admits that his shipboard training on the vessel Boris Syromyatnikov wasn't easy. However, after a while, he got used to the maritime environment and got into the work process. In particular, you can always unwind in your cabin after a successful catch, eat a filling and tasty meal, and view the news from the World Cup that was held while Stepan was at sea. "I only followed the tournament through the news," Stepan smiles. "I couldn't watch the matches live, as there was no internet on board during the broadcasts. "Although I really wanted to see my favourite player, Cristiano Ronaldo, on the field: I was rooting for the Portuguese national team at the World Cup".

STARTING A PROFESSIONAL CAREER — WITH THE SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

Incidentally, Stepan Bedenok became familiar with the vessel Boris Syromyatnikov long before the start of his shipboard training. The cadet had previously visited this and other vessels of the FOR Group of Companies during career guidance excursions that the Kaliningrad Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia (SUR KRO) organizes on a regular basis for the Kaliningrad Marine Fishing Fleet College cadets.

"This is a long-term strategy for us. Its goal is to introduce young specialists to their potential workplace and future colleagues even before their first shipboard training. This approach helps cadets assess working conditions in advance, interact with the crew, and relieve any anxiety before heading out to sea," emphasized Lyudmila Izmalkova, SUR KRO Chair.

These visits for career guidance also aided the other two winners of the photo contest in adapting to life on board. Artem Sinchugov and Daniil Chubukov, like Stepan, had already studied trawlers in the port of Kaliningrad before their shipboard training.

"I've been on several excursions aboard the Boris Syromyatnikov. We talked with the crew, learned about the deck machinery, visited the bridge, and looked at the crew's cabins and rest areas. I truly enjoyed this ship and would like to take my next voyage on it," Chubukov shared.

And to feel confident during their voyages, all three cadets have already joined the Seafarers' Union of Russia. They believe that the SUR membership is essential for anyone working at sea. It is important for young seafarers to feel protected by the SUR because prompt assistance or advice in unexpected situations can always be needed when far from shore. ⚓



помогать ему ремонтировать компрессор, — добавляет С. Беденок.

Он говорит, что экипаж на судне подобрался отличный: все относились друг к другу очень доброжелательно и всегда подставляли плечо, если молодой специалист чего-то не умел или не успевал сделать вовремя.

Степан пришел на флот из большого спорта. В прошлом он — профессиональный футболист, начал свой путь в СШОР-5 еще дошкольником, а подростком перешел в академию футбольного клуба «Балтика», где играл на позиции центрального нападающего.

— Наград у меня очень много, но самые важные из них — два третьих места в Юношеской футбольной лиге Северо-Запада и звание лучшего игрока месяца в этой же лиге, — делится курсант. — А самым крутым моментом в моей карьере стал матч против «Динамо-Вологда» — в нем я забил два гола!

Профессиональный футбол для Степана уже остался в прошлом — несколько лет назад он принял решение завершить карьеру и сконцентрировался на учебе в КМРК. После получения диплома электромеханика будущий моряк хочет работать на офшорном флоте.

— Там короткие рейсы и они хорошо оплачиваются. Но я понимаю: чтобы попасть на такое судно, нужен высочайший уровень квалификации, получить которую я и стремлюсь, — объясняет он.

Степан признается, что практика на «Борисе Сыромятникове» давалась ему нелегко. Однако он привык к морской обстановке и втянулся в рабочий процесс. Тем более что после хорошего улова всегда можно отдохнуть в своей каюте, сытно и вкусно поесть, а еще — посмотреть новости с Чемпионата мира по футболу, который застал Степана в море.

— За турниром следил только по новостям, — улыбается Степан. — Смотреть матчи в прямом эфире не получалось, так как во время трансляций на судне не было интернета. Хотя очень хотелось увидеть на поле своего любимого игрока — Криштиану Роналду: на мундиале я болел за сборную Португалии.

СТАРТ В ПРОФЕССИИ — С РПСМ

К слову, с судном «Борис Сыромятников» Степан Беденок познакомился задолго до начала практики. Ранее курсант уже бывал на этом и других судах группы компаний «ФОР» благодаря профориентационным экскурсиям, которые Калининградская региональная организация Российского профсоюза моряков (КРО РПСМ) регулярно организует для учащихся отделения конвенционной подготовки КМРК.

— Для нас это долгосрочная стратегия. Ее цель — познакомить молодых специалистов с их потенциальным местом работы и будущими коллегами еще до начала первой плавпрактики. Такой подход помогает курсантам заранее оценить условия труда, пообщаться с экипажами и снять волнение перед выходом в море, — подчеркнула председатель КРО РПСМ Людмила Измалкова.

Эти профориентационные визиты помогли освоиться на борту и двум другим победителям фотоконкурса. Артем Синьчугов и Даниил Чубуков, как и Степан Беденок, успели изучить траулеры в порту Калининграда еще до практики.

— Я несколько раз был с экскурсиями на борту «Бориса Сыромятникова». Мы общались с экипажем, познакомились с устройством палубных механизмов, побывали на мостике, осмотрели каюты и зоны отдыха команды. Мне это судно очень понравилось и я бы хотел следующий рейс сделать на нем, — поделился Д. Чубуков.

А чтобы уверенно себя чувствовать в рейсах, все трое курсантов уже вступили в Российский профсоюз моряков. Они убеждены: членство в РПСМ — необходимость для каждого, кто идет в море. Вдали от берега всегда может потребоваться оперативная помощь или консультация в непредвиденных ситуациях, поэтому молодым морякам важно чувствовать себя под защитой Российского профсоюза моряков.



НОВОСТИ РПСМ

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ КУРСАНТУ ВЕРНУТЬСЯ ЗА ПАРТУ

Первичная профсоюзная организация моряков г. Владивостока РПСМ оперативно вмешалась в трудовой конфликт на судне и помогла курсанту вовремя вернуться к учебе. В конце августа в профсоюз за помощью обратился курсант 11-й роты МГУ им. адмирала Г. И. Невельского — на судне «Аквамарин», где летом он работал матросом, возникли проблемы с репатриацией.

Курсант рассказал, что в связи с приближающимся началом учебного года он подал заявление об увольнении, договорившись с компанией о списании в первом российском порту захода. Однако когда судно пришло в Находку, «Аквамарин» встал на рейд. Время до начала учебы оставалось все меньше и меньше, но капитан не подписывал приказ об увольнении.

Тогда курсант, являющийся членом Российского профсоюза моряков, обратился в профсоюз за помощью. Юристы ППОМ г. Владивостока РПСМ немедленно включились в дело, проконсультировав молодого человека, и помогли написать в адрес судовладельца юридически обоснованное заявление об увольнении, полном расчете и организации списания.

И только тогда дело сдвинулось с мертвой точки. Члена РПСМ списали с судна, и он благополучно добрался до Владивостока, успев на торжественную линейку в родной вуз. Курсант сердечно поблагодарил Российский профессиональный союз моряков, отметив, что вступление в профсоюз — это не просто галочка, а своевременная помощь в сложной ситуации. ⚓

ПОД ЗАЩИТОЙ РПСМ РАБОТАТЬ НАДЕЖНЕЕ

Черноморско-Азовская территориальная организация Российского профсоюза моряков продолжает регулярные инспекции на суда в портах региона. Так, технический инспектор труда ЧАТО РПСМ Евгений Бангерт посетил два сухогруза в порту Новороссийск.

В ходе визита инспектор побывал на борту судов «Волго-Балт 240» и «Капитан Воронков», работающих под российским флагом. Оба сухогруза принадлежат ростовской компании Donmaster LTD, которая оперирует еще десятью судами аналогичного класса.

— После разговора с моряками сложилось хорошее впечатление о судовладельце: экипажи работают уже не один год, заработная плата им выплачивается вовремя, снабжение судов находится на достойном уровне, — рассказал Е. Бангерт.

По его словам, во время визита выяснилось, что члены экипажей обоих судов хорошо знакомы с деятельностью РПСМ, а некоторые моряки являются членами профсоюза. Однако коллективного договора на «Волго-Балт 240» и «Капитан Воронков» нет.

— Под защитой РПСМ экипажу всегда работать надежнее, и мы подробно обсудили это с моряками. Они должны помнить, что только наличие коллективного договора на борту гарантирует защиту прав тружеников флота, — заключил технический инспектор труда ЧАТО РПСМ. ⚓



© Arthur Vanzetti. via email, CC BY 3.0

КОМПЕНСАЦИЯ МОРЯКУ ПО ТРАВМЕ СОСТАВИЛА $116 ТЫСЯЧ

Россиянин, получивший травму во время работы на судне Karilin и в результате этого утративший трудоспособность, получил от страховой компании компенсацию в размере $116 тысяч. В мае 2025 года во время погрузочно-разгрузочных работ его ударило мягким контейнером, выбросив с судна на причал. Врачи диагностировали перелом костей черепа и ключицы, ушиб лобной части мозга и другие травмы.

Как рассказал инспектор труда Российского профсоюза моряков Кирилл Павлов, помогавший моряку получить компенсацию по травме, пока россиянин проходил лечение, иностранный судовладелец неохотно оплачивал больничный лист — профсоюзу постоянно приходилось напоминать об этом. Но куда более серьезные проблемы возникли, когда встал вопрос о выплате компенсации — компания наотрез отказалась перечислять деньги, сославшись на то, что российская медико-социальная экспертиза (МСЭ) установила моряку инвалидность сроком только на один год. По мнению судовладельца, это означало, что после реабилитации он сможет вернуться на флот.

Как объяснил Кирилл Павлов, моряк работал на судне под иностранным флагом, поэтому компания должна была опираться не на российское законодательство, а на положения коллективного договора, который был на судне Karilin. Согласно колдоговора, утрату трудоспособности устанавливает не российская МСЭ, а назначенный судовладельцем врач. Однако компания не номинировала врача.

Тогда, по рекомендации профсоюза, моряк прошел комиссию плавсостава, которая признала его полностью непригодным к работе в море, выдав соответствующее заключение. С этим документом и коллективным договором адвокат, которого профсоюз привлек к разбирательству после того, как переговоры с судовладельцем зашли в тупик, добился справедливости для россиянина. В июне 2026 года компания подтвердила моряку выплату в размере $116 тысяч. ⚓

UNION HELPS CADET RETURN TO STUDIES

The Vladivostok Primary Organization of the Seafarers' Union of Russia (SUR) promptly intervened in a labor dispute aboard a vessel, helping a cadet return to his studies on time. In late August, a cadet from the 11th Company of the Admiral Nevelskoy Maritime State University requested the union's assistance due to repatriation complications that he encountered while employed as a sailor on the vessel "Aquamarine" during the summer.

The cadet explained that, with the academic year approaching, he had submitted a discharging report and reached an agreement with the company to be signed off at the first Russian port of call. However, when the "Aquamarine" arrived in Nakhodka, it anchored at the roadstead. The captain refused to sign the discharging report even though there was not much time left before his classes started.

The cadet, a member of the Seafarers' Union of Russia, turned to the union for help. Lawyers from the SUR Vladivostok Primary Organization immediately stepped in: they advised the young man and assisted to draft a legally grounded request to the shipowner for discharge, final settlement, and repatriation arrangements.

Only then did the situation break the deadlock. The SUR member was signed off from the vessel and made it safely to Vladivostok, arriving just in time for the ceremonial start of the academic year at his university. The cadet expressed his sincere gratitude to the SUR, noting that joining the union was not merely a formality, but a source of timely assistance in a challenging situation. ⚓



IT IS SAFER TO WORK UNDER THE PROTECTION OF THE SUR

The Black and Azov Seas Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia continues regular inspections of vessels in the region's ports. Evgeny Bangert, a Labor Inspector of the Black and Azov Seas Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia, visited two dry cargo vessels in the port of Novorossiysk.

During the visit, the Inspector boarded Volgo-Balt 240 and Kapitan Voronko. Both dry cargo vessels are Russian-flagged and owned by the Rostov-based company Donmaster LTD, which operates ten other vessels of the same class.

E. Bangert stated, "I had a favorable impression of the shipowner after conversing with the seafarers. The crews have been employed for an extended period, their wages are paid on time, and the vessels are adequately supplied."

According to him, during the visit, it became clear that the crew members of both vessels are well aware of the SUR activities, and some of the seafarers are members of the union.

However, neither the Volgo-Balt 240 nor the Kapitan Voronkov are covered by a collective bargaining agreement.

"It is always safer to work under the protection of the Seafarers' Union of Russia, and we have discussed this in detail with the seafarers. They should remember that only the collective bargaining agreement available on board guarantees the protection of the rights of the maritime fleet's workers," concluded the SUR BASTO Labor Inspector. ⚓

A SEAFARER'S INJURY COMPENSATION AMOUNTED TO $116,000

A Russian seafarer who was injured while working on board the vessel Karilin and subsequently lost his ability to work got $116,000 in compensation from an insurance company. In May 2025, during handling operations, he was struck by a soft container and thrown from the vessel onto the pier. Doctors diagnosed a fractured skull and collarbone, a contusion of the frontal lobe of the brain, and other injuries.

Kirill Pavlov, a Labor Inspector of the Seafarers' Union of Russia, who was assisting the seafarer in obtaining injury compensation while the Russian man was undergoing treatment, stated that the foreign shipowner was hesitant to pay for the seafarer's sick leave. The union was required to repeatedly remind the foreign shipowner of this. But far more serious problems arose when the issue of compensation payment arose: the company flatly refused to transfer the money, citing the fact that a Russian Medical and Social Expertise (MSE) had only determined the seafarer's disability to be valid for one year. According to the shipowner, this meant that he would be able to return to work at sea after rehabilitation.

Kirill Pavlov explained that the seafarer was working on a foreign-flagged vessel, so the company should have relied on the provisions of the collective bargaining agreement (CBA), which covers the vessel Karilin, rather than Russian law. According to the CBA, disability is determined not by the Russian Medical and Social Expertise Commission, but by a doctor appointed by the shipowner. However, the company did not appoint a doctor.

Then, on the union's recommendation, the seafarer underwent Pre-Employment Medical Examination, which declared him completely unfit for work at sea and issued a corresponding certificate. A lawyer was brought in by the Union after talks with the shipowner broke down, and he used this certificate and the CBA to get justice for the Russian seafarer. In June 2026, the company confirmed $116,000 payment to the seafarer. ⚓

ЭНЕРГИЯ ПАРА:
КАК ИНЖЕНЕР ИЗ ШОТЛАНДИИ СОЗДАЛ ПЕРВЫЙ РУССКИЙ ПАРОХОД

Лето 1815 года в Петербурге выдалось неспокойным: почти ежедневно по Неве на глазах у шокированных горожан курсировало странное судно, передвигавшееся без парусов и весел. Окутанное густым дымом, оно шумно бежало по волнам на огромных колесах, громко шипело и извергало снопы искр. Так проходили испытания первого в России парохода, который построил знаменитый Чарльз Берд — талантливый шотландский инженер на русской службе, навсегда изменивший облик отечественного флота. В этом году со дня его рождения исполняется 260 лет.

ШОТЛАНДЕЦ ЕКАТЕРИНЫ ВЕЛИКОЙ

Вторая половина XVIII века. В России правит императрица Екатерина II. Ее политика «просвещенного абсолютизма» как магнит привлекает в государство тысячи людей со всех концов Европы. Ученые, военные, инженеры и мастеровые едут в далекую империю за карьерой, щедрым жалованием и славой. Среди них — двадцатилетний Чарльз Берд, один из десяти отпрысков смотрителя канала Форт-и-Клайд Николаса Берда, уроженца шотландского Стирлингшира.

Берд родился в 1766 году и с малолетства трудился на металлургических заводах компании «Каррон». За несколько лет он сумел дорасти до должности мастера цеха и получил полное доверие выдающегося инженера Чарльза Гаскойна, вслед за которым в 1786 году и отправился в Россию для модернизации Александровского оружейного завода в Петрозаводске и организации литейного производства пушечных ядер в Кронштадте.

Получив солидный опыт работы с Гаскойном, в 1792 году предприимчивый молодой человек основывает в Петербурге на Матисовом острове собственный литейно-механический завод. С этого предприятия и началась история завода Берда, часть которого позже вошла в состав Адмиралтейских верфей.

К 1796 году новый завод — образцовое производство, оборудованное по последнему слову техники. Здесь при помощи паровых машин изготавливались чугунные изделия, станки и механизмы для самых разных нужд.

За два десятилетия предприятие Берда выполнило десятки сложнейших заказов: на нем выпускались паровые машины для Монетного двора и Тульского оружейного завода, механизмы для шлюзов и арсеналов, украшения и конструкции петербургских мостов. Этот опыт и техническая база позволили Берду взяться за новую задачу — создать первый в России пароход.

ПАРОВЫМ СУДАМ БЫТЬ!

К 1815 году пароходы были далеко не в диковинку — эти суда уже несколько лет работали на водных артериях Америки и Англии, принося владельцам хорошую прибыль. В России же эта ниша оставалась свободной, поэтому Берд, имея в своем распоряжении заводские мощности и квалифицированные кадры, решил стать первым пароходостроителем в нашей стране.

Новоявленный корабел действовал быстро и без лишнего риска. Вместо строительства специального судна он взял обычную деревянную баркутихвинку — надежный и проверенный тип речного судна. Такая лодка строилась из соснового и елового леса, в длину имела около 16 метров, а в ширину — почти 5 метров. На нее русский шотландец и установил модернизированную паровую машину Уатта мощностью 4 лошадиные силы с паровым котлом и двумя бортовыми колесами.

STEAM POWER:
HOW AN ENGINEER FROM SCOTLAND DESIGNED A RUSSIAN STEAMBOAT



↑
ЧАРЛЬЗ БЕРД / CHARLES BAIRD (1766–1843)

The summer of the year 1815 in Petersburg happened to be unquiet: almost every day shocked citizens could see a strange ship plying the Neva River and moving without sails or oars. Surrounded with a thick plume of smoke, it made quite a noise steering its course through the waves on huge wheels, hissing loudly and belching forth clusters of sparks. Those were tests of the Russia's first steamboat which had been constructed by the famous Charles Baird, the talented Scottish engineer being on service in Russia, who made his markable way and re-shaped the national fleet. This year will mark his 260th birthday.

SCOTCHMAN OF CATHERINE THE GREAT

Second half of the XVIII century. Russia during the reign of Empress Catherine II. Her policy of "enlightened absolutism" attracted as a magnet thousands of people from all the corners of Europe. Scholars, military officers, engineers and craftsmen headed for the remote empire seeking a good career, lavish fees and glory. Among them was the twenty-year-old Charles Baird, one of the ten children of Nicol Baird, the keeper of the Forth and Clyde Canal, a native of Stirlingshire, Scotland.

Baird was born in 1766, and since his childhood he worked hard at the metallurgical plants of the Carron company. Within a few years he reached the position of the shop foreman and gained the full trust of the eminent engineer Charles Gascoigne, following whom in 1786, he set out on his way to Russia to upgrade the Alexandrovsky arms factory in Petrozavodsk and to organize a foundry to cast cannon balls in Kronstadt.

Having acquired significant experience in working for Gascoigne, this enterprising young man founded in Petersburg, on Matisov Island, his own foundry and mechanical plant in 1792. It is this plant that marks the starting point of the history of the Baird plant, which later became part of the Admiralty Shipyards.

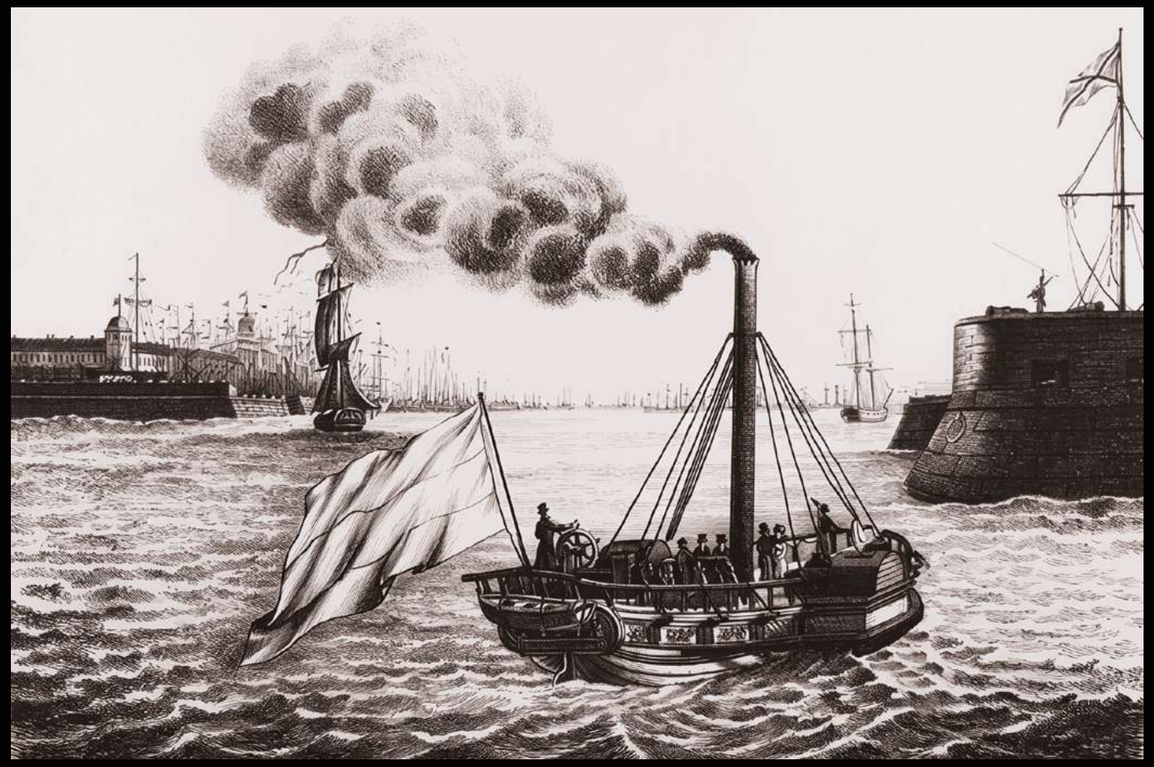
By 1796 the new plant had become a model facility equipped with state-of-the-art technologies. This plant used steam machines to cast iron products, machine tools and mechanisms for various needs.

In the course of two decades, the Baird company fulfilled dozens of sophisticated orders: it produced steam machines for the Mint and the Tula arms factory, mechanisms for locks and arsenals, decorations and designs for the bridges in Petersburg. Such expertise and technical facilities enabled Baird to undertake a new task — to design the Russia's first steamboat.

STEAMBOATS ARE TO COME!

By 1815, steamboats had ceased to be a miracle — such ships, for several years, had been running the waterways in America and England, turning a nice profit for their owners. In Russia, this niche remained vacant; therefore Baird, having factory facilities and qualified workforce at his disposal, made up his mind to become our country's first steamboat designer.

The newly-minted shipbuilder acted quickly and without unnec-



↑
Первый русский пароход «Елизавета»
The first Russian steamboat "Elizabeth"

Работала она так: от котла пар проходил в машину и приводил в движение механизмы, вращавшие гребной вал с двумя колесами по бортам. Над судном возвышалась железная труба высотой около десяти метров. Во время движения она непрестанно дымила, а при попутном ветре использовалась как мачта для постановки паруса.

ОГНЕННАЯ МАШИНА ИЗ БУДУЩЕГО НА НЕВЕ

Летом 1815 года пароходный бот, получивший имя «Елизавета», был спущен на воду, и сразу начались его испытания на главной водной артерии столицы. Привыкшие к веслам и парусам горожане, увидев на невских берегах фантастическое чудовище — шипящее, извергающее искры и выпускающее густой дым из гигантской трубы, — испытали настоящий шок. Но понемногу страсти вокруг необычайного средства передвижения улеглись, а в печати появились первые восторженные отзывы.

«Уже несколько недель, как сей бот доставляет петербургской публике приятнейшее зрелище, гуляя по Неве с величайшей легкостью. Прекрасно видеть, с какою силою колеса перебирают воду, оставляя за собою две длинные бразды пенящейся воды», — сообщало издание «Дух журналов».

Берд торжествовал, ведь испытания проходили чрезвычайно удачно: «Елизавета» хорошо управлялась и показывала отличные ходовые качества. Так, в тихой воде без течения и ветра бот плыл со скоростью около 10 км/ч, против течения — 8 км/ч.

«От речки Пряжки, где оный бот стоит, до Исаакиевского моста он шел ровно четверть часа. Я замечал, что ход его так же скор, как бег лошади легкою рысью», — свидетельствовал один из журналистов.

Вскоре на испытание судна, приводимого в действие «огненной машиной», обратили внимание и члены императорской фамилии, для которых 2 сентября того же года была организована водная прогулка. На борт «Елизаветы», ошвартованной у пристани Таврической гавани, поднялась вдовствующая императрица Мария Федоровна — мать Александра I — и ее дочь Анна Павловна со свитой.

«В час пополудни Ее Величество с Ее Высочеством Великою Княгинею и со всею свитою изволила от дворца выйти пешком к пристани Таврической гавани и около

essary risks. Instead of constructing a special ship, he took an ordinary wooden barge called Tikhvinka — a reliable and tested river-type vessel. Such a boat was usually built from pine and fir trees and was about 16 meters long and almost 5 meters wide. It was on this particular ship that the "Russian" Scotchman installed the upgraded Watt machine having capacity 4 HP, with a steam boiler and two side wheels.

It operated as follows: steam passed from the boiler into the machine and drove the mechanisms rotating the propeller shaft with two wheels on the sides. Towering over the ship was an iron funnel, about ten meters high. As the ship moved, this funnel was constantly producing smoke, and it was used as a mast for placing sails in fair-wind conditions.

FUTURISTIC FIRE MACHINE ON THE NEVA RIVER

During the summer of 1815, this steamboat, which was given the name of Elizabeth, was launched, and its tests started immediately on the main waterway of the capital city. The city residents, accustomed to oars and sails, having noticed on the Neva River banks this fantastic monster, hissing, belching forth sparks and disgorging a thick plume of smoke from its gigantic funnel, were really shocked. However, little by little the passion over the unusual vehicle calmed down while the press printed its first enthusiastic feedback.

"It is several weeks already that this boat has been providing a most pleasant show to the public of Petersburg by easily moving on the Neva River. It is amazing to see the power with which its wheels scoop the water leaving behind two long furrows of foaming water", reported "Spirit of Magazines".

Baird was triumphant as the tests were going extremely well: "Elizabeth" was highly steerable and exhibited excellent performance. Thus, for example, in calm waters without current or wind, the boat moved at a speed of approximately 10 km/h, and against the stream — 8 km/h.

"It took this boat exactly a quarter of an hour to get from the Pryazhka River, where it is moored, to the Isaakievsky Bridge. I have noticed that its motion is just as rapid as the speed of a trotting horse," testified one of the journalists.

Fairly soon, the tests of the boat driven by the "fire machine" attracted the attention of the Emperial Family members for whom, on September 2 of the same year, a water trip was arranged. "Elizabeth", moored at the wharf of the Tavricheskaya Harbour, was boarded by Empress-Dowager Maria Feodorovna, the mother of Alexander I, and her daughter Anna Pavlovna with the retinue.

"At the stroke of noon, Her Majesty with Her Highness Grand Princess and all their retinue wished to walk from the palace to the wharf of the Tavricheskaya Harbour, and near it decided with all her company to take a trip on this vessel driven by a steam machine...," this is how the voyage undertaken by the royal family was commented upon by the Chamber-Fourier Ceremonial Journal.

The pleasant boat ride of the Empress continued for about half an hour, and then the steamboat, with a large congregation of Petersburg residents watching it, continued to make circles on the Neva River near the Tavrichesky Palace.

AT FULL STEAM

"Elizabeth" started for its first regular journey in early November 1815, at about seven o'clock in the morning, when the vessel left the moorage wall of the Baird plant and headed for Kronstadt. A detailed report on this voyage, which started the era of national shipping, was made by future Admiral Pyotr Rikord. An officer stationed aboard gave a detailed account of the journey and weather conditions. And absolutely the main thing about it — in his notes published during the same year in the "Son of the Fatherland" magazine, Rikord introduced the Russian term "parohod" into circulation. Prior to this, similar ships used to be called "steamboats" using English style or "pyroscaphes" in the French way.



© Książę der Esten. Собственная работа, CC BY-SA 3.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=16795688

↑
Ангел на Александровской колонне
The Angel on the Alexander Column

"The vessel left the wharf of the Baird plant and made its way down the Neva River. At 7 o'clock, it reached the very same spot where the Petersburg guard boat is placed in summer, with reference to which time and progress are noted at night. It took us 35 minutes to cover a distance of 7 versts (7.5 thousand m) from this spot to the place where a lighthouse is usually located," wrote Rikord.

He also pointed out that it had taken the steamboat 5 hours 20 minutes with an average speed of approximately 9.3 km/h to cover the whole distance to the quay of Kotlin Island. Such agility of "Elizabeth" caused universal amazement since regular oared sailing vessels required whole 24 hours to cover the same distance.

At Kronstadt, the steamboat was welcomed by a large crowd con-

оной соблаговолила со всеми же проезжать на новом судне, действующим паровою машиною...», — так отметил вояж сиятельных особ Камер-фурьерский церемониальный журнал.

Приятная прогулка императрицы продолжалась около получаса, а затем бот при большом стечении петербуржцев продолжил кружить по Неве у Таврического дворца.

НА ВСЕХ ПАРАХ

В первый регулярный рейс «Елизавета» отправилась в начале ноября 1815 года — около семи часов утра судно отошло от причальной стенки завода Берда и взяло курс на Кронштадт. Детальный доклад об этом вояже, открывшем эру отечественного судоходства, оставил будущий адмирал Петр Рикорд. Находившийся на борту офицер подробно описал маршрут и погодные условия. Самое главное — в своих записях, опубликованных в том же году в журнале «Сын Отечества», Рикорд впервые ввел в обиход термин «пароход». До этого подобные корабли называли на английский манер «стимботами» или на французский — «пироскафами».

«Судно отошло от пристани Бердова завода и поплыло вниз по Неве. В 7 часов было оно на том самом месте, где ставится в летнее время Петербургская брандвахта, от которой ночами замечают время и ход его. С сего места до того, где обыкновенно ставится маяк, расстоянием на 7 верст, мы прошли в 35 минут», — писал Рикорд.

Он также отметил, что весь маршрут до причала на острове Котлин корабль преодолел за 5 часов 20 минут со средней скоростью около 9,3 км/ч. Такое проворство «Елизаветы» вызвало всеобщее изумление, ведь обычно гребно-парусным судам для преодоления этого расстояния требовались целые сутки.

В Кронштадте пароход встречала огромная толпа, состоявшая из чиновников, и просто любопытствующих граждан. Оттеснив зевак, на борт «Елизаветы» поднялся главный командир кронштадтского порта со своей свитой. Он тут же предложил устроить гонки на скорость между пароходом и самым быстрым судном Кронштадта — командирским гребным катером. Как ни старались гребцы, которые даже иногда догоняли и перегоняли «Елизавету», все же победителем этих состязаний стал пароход.

А уже через несколько часов судно вышло в обратный путь. Правда, к тому времени поднялся свежий ветер и началась качка, из-за которой многих пассажиров сильно укачало. Но, даже несмотря на неспокойную воду, пароход уверенно шел со скоростью 3,5 узла и ошвартовался в Петербурге в 18 часов того же дня. Так было открыто регулярное пароходное сообщение между Петербургом и Кронштадтом.

НОВАЯ ЭРА ЦИВИЛИЗАЦИИ

Петербуржцам «Елизавета» очень понравилась, поэтому недостатка в пассажирах у новой линии не было. Хотя билеты стоили довольно дорого — от двух до пяти рублей в одну сторону, обеспеченные горожане ежедневно совершали водные моционы. Тем более что на борту всегда можно было согреться горячим чаем. Правда, заваривался он всего один раз, еще до отплытия из Санкт-Петербурга, после чего повар разбавлял заварку водой. В результате по мере приближения к Кронштадту чай становился все более прозрачным, за что и стал именоваться «Белой ночью».

А на следующий год обрусевший шотландец построил еще один пароход, который также стал курсировать между столицей и городом-крепостью Кронштадтом. Новое судно, помимо пассажиров, перевозило также и грузы, что было особенно важно: до этого транспортировкой товаров занимались парусные лихтеры, однако их использование обходилось значительно дороже и было сопряжено с большим риском.

В 1820 году на этой линии трудились уже четыре парохода, а еще через пять лет — 11. С этого момента суда Берда начали без устали перевозить тысячи людей и тонны грузов, навсегда изменив облик отечественного флота. Паровой двигатель стремительно менял человеческие судьбы, да и сама жизнь потекла быстрее. Скорость сообщения между городами России и Европы стала ошеломляющей, а традиции отечественного гражданского пароходостроения, заложенные тогда, продолжались вплоть до середины XX века.

ПЛЫВУТ ПАРОХОДЫ — ПРИВЕТ БЕРДУ!

Но имя Чарльза Берда — выдающегося инженера и успешного бизнесмена, игравшего важнейшую роль в промышленной жизни страны, — осталось в истории не только благодаря вкладу в строительство парового флота. Его деятельность была связана со множеством других масштабных проектов. Например, он возводил первые в России подвесные мосты, а кроме того, его предприятия славились безупречным художественным литьем. Именно на мануфактурах Берда отливали великолепный декор для Казанского и Исаакиевского соборов, а также знаменитую фигуру ангела, венчающую Александровскую колонну на Дворцовой площади.

Дела у промышленника шли замечательно. В России тогда даже родилась популярная поговорка: на вопрос «Как дела?» горожане отшучивались: «Как у Берда, только труба пониже, да дым пожиже». ⚓

По материалам Морского энциклопедического словаря, 1991; В. Черненко «Первый пароход в России. Пароход Берда», 2015; mirpeterburga.ru; library.pgups.ru; spbarchives.ru; kronnews.ru; vrns.ru

sisting of civil servants and just curious citizens. Having pushed the gawkers aside, Commander-in-Chief of the Port of Kronstadt with his entourage got aboard the "Elizabeth". Right there he proposed a race to be held to test the speed of this steamboat and Kronstadt's fastest craft — Commander's racing cutter. No matter how hard the oarsmen tried to push on the oars, which sometimes allowed them even to catch up with or overtake the "Elizabeth", the steamboat ended up being the winner of the race.

And just a few hours later, the steamboat started its return journey. By this time a fresh wind had grown stronger and strong rolling caused many passengers to feel nausea. Even despite the rough sea, the steamboat was confidently moving ahead at a speed of 3.5 knots and was moored in Petersburg at 6:00 pm the same day. This event inaugurated regular ship service between Petersburg and Kronstadt.

NEW ERA OF CIVILIZATION

Petersburg residents fell in love with the "Elizabeth", therefore the new line was never short of passengers. Though the tickets cost quite a lot — from two to five rubles one way, prosperous citizens went out on water promenades every day. Particularly as one could enjoy hot tea on board to keep warm. However, the chef brewed the tea only once, before the boat departed St. Petersburg, and later just added some water. Due to this fact, as the steamboat was approaching Kronstadt, the tea was getting more and more transparent, for which it came to be known as "White night" tea.

The next year the "Russian" Scotchman constructed another steamboat which also started to operate between the capital and the fort city of Kronstadt. The new vessel, apart from passengers, also transported cargoes which was especially important: prior to this, transportation of goods had been the business of dredger barges, but it cost considerably more to use them and had high risks.

The year 1820 saw four steamboats already operating this line, and five years later — 11. From this point in time, Baird's vessels began to transport tirelessly thousands of people and tons of goods, having changed the image of the national fleet forever. The steam engine rapidly changed human lives, and life itself began to move faster. The speed of travel between cities in Russia and Europe became incredible while the traditions of the national civil shipbuilding industry, introduced during that time period, continued until the middle of the XX century.

STEAMBOATS GO PAST — GREETINGS TO BAIRD!

But the name of Charles Baird, outstanding engineer and successful businessman who played a pivotal role in the country's life, remained enshrined in history not only due to his contribution to the construction of the steam fleet. His activities were related to multiple other large-scale projects. For example, he took part in erecting Russia's first suspended bridges, as well as his enterprise was famous for impeccable artistic cast. It was precisely at Baird's manufacturing facilities that the sumptuous decor for the Kazan and Saint Isaac's Cathedrals as well as the famous figurine of angel crowning the Alexander Column on Palace Square were cast.

The industrialist's business was thriving. Even a popular proverb was coined in Russia: in response to the question "How are you doing?", citizens would laugh it off by saying: "Doing as well as Baird, but my ship's funnel is shorter and the smoke is thinner." ⚓

Based on materials: Maritime Encyclopedic Dictionary, 1991; V. Chernenko "Russia's First Steamboat. Baird's Steamboat", 2015; mirpeterburga.ru; library.pgups.ru; spbarchives.ru; kronnews.ru; vrns.ru

НОВОСТИ РПСМ

РПСМ ПРОВЕРИЛ УСЛОВИЯ ТРУДА РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ С СУДНА «ТАЙМЫР»

Инспекторы труда Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков посетили сухогруз «Таймыр» (флаг России, IMO 8821797), когда судно стояло в Находкинском морском рыбном порту под погрузкой цемента. На борту их встретил экипаж, состоящий из 15 моряков из Архангельской области, а также Краснодара и Ростова-на-Дону. Как рассказал исполняющий обязанности председателя ДВРО РПСМ Виталий Мирошниченко, отдельное внимание инспекторы уделили проверке индивидуальных контрактов моряков и судовой документации.

Он отметил, что в пунктах трудового договора об обязанностях работодателя и ответственности сторон компания, ссылаясь на Кодекс торгового мореплавания РФ, обязуется страховать жизнь и здоровье членов экипажа, однако размер страховых выплат в индивидуальных контрактах не указан, поэтому моряки не знают суммы выплат.

Что касается выплаты заработной платы и организации питания на судне, то с этим проблем не оказалось.

Инспекторы труда ДВРО РПСМ добавили, что впервые посетили т/х «Таймыр» в порту Находка, и выразили надежду, что судовладелец учтет замечания, на которые указал профсоюз, и внесет в контракты необходимые изменения, гарантирующие выплату компенсаций морякам и их родственникам в случае травмы или смерти при исполнении трудовых обязанностей. ⚓

ПРОФСОЮЗ ОКАЗАЛ ФИНАНСОВУЮ ПОМОЩЬ МОРЯКАМ С Т/Х «ЯНИНА»

Первичная профсоюзная организация моряков ПАО «Дальневосточное морское пароходство» Российского профсоюза моряков выплатила каждому члену экипажа судна «Янина» (флаг России) материальную помощь в размере 100 тысяч рублей. Решение об этом было принято на заседании профсоюзного комитета первичной организации.

Напомним, теплоход «Янина» затонул в акватории Черного моря в ночь на 1 августа в результате атаки украинских морских беспилотников. Как сообщило отраслевое издание госкорпорации «Росатом», куда входит транспортная группа FESCO, нападение произошло в 130 морских милях (более 200 км) от Новороссийска. Все 17 членов экипажа были спасены — они организованно покинули судно после того, как оно начало тонуть. Глава «Росатома» Алексей Лихачев обратил внимание, что теплоход «Янина» — «самый обычный мирный контейнеровоз». Судно находилось в международных водах и перевозило гражданскую продукцию.

Председатель первичной профсоюзной организации моряков ПАО «Дальневосточное морское пароходство» РПСМ Валерий Березинский отметил, что в такой ситуации любая финансовая помощь — не лишняя, поэтому профком принял решение выделить морякам деньги из средств профсоюзного Фонда социальной защиты моряков.

Он добавил, что матпомощь членам экипажа т/х «Янина» была оказана и судовладельцем в рамках коллективного договора, который 22 апреля 2025 года заключили FESCO и первичная профсоюзная организация моряков ПАО «ДВМП» РПСМ сроком на два года. ⚓

ЧЛЕН ПРОФСОЮЗА ИВАН ФЕДОРОВ СТАЛ НАСТАВНИКОМ КУРСАНТОВ НА ПАРУСНИКЕ «НАДЕЖДА»

Молодой преподаватель судомеханического отделения Морского инженерного колледжа (МИК) МГУ им. адм. Г. И. Невельского, член Российского профсоюза моряков (РПСМ) Иван Алексеевич Федоров стал наставником курсантов во время плавпрактики на учебном парусном судне «Надежда». Для него это — первый рейс в качестве наставника.

Иван окончил судомеханическое отделение МИК в 2023 году, отслужил в армии, после чего поступил на заочное отделение факультета судовой энергетики МГУ и стал преподавать в родном колледже. На борту «Надежды» под его руководством проходят практику 60 человек — будущие судомеханики и судоводители.

— Практическая подготовка стартовала сразу после выхода из порта Владивосток. Курсанты отработали общесудовые и пожарные тревоги, закрепили навыки действий по спасению человека за бортом, — поделился молодой преподаватель.

Он также добавил, что во время плавпрактики будущие судоводители несли судовые вахты и работали с парусным вооружением, а механики досконально изучали конструкцию главного двигателя, а также научились обслуживать генераторы, насосы, опреснители и другие системы жизнеобеспечения судна.

— В рейсе я постарался передать курсантам все свои знания и сделать так, чтобы плавпрактика прошла успешно и продуктивно, — поделился И. Федоров.

Молодой преподаватель отмечает, что руководить курсантами бывало нелегко, но в этом ему помогли армейская закалка и активная жизненная позиция — Иван участвует в общественной и культурной работе с молодежью, которую проводит цеховая профсоюзная организация ППОМ г. Владивостока РПСМ в МГУ им. адм. Г. И. Невельского. ⚓

WORKING CONDITIONS OF RUSSIAN SEAFARERS ON "TAIMYR" CHECKED BY THE SUR

Labour inspectors from the Far Eastern Regional Organization of the Seafarers Union of Russia visited the dry cargo vessel "Taimyr" (Russian flag, IMO 8821797) while she was docked at the Nakhodka Sea Fishing Port for cement loading. On board, they were met by a crew of 15 seafarers from the Arkhangelsk Region, as well as Krasnodar and Rostov-on-Don. According to Vitaly Miroshnichenko, Acting Chair of the SUR Far Eastern Regional Organization, the inspectors paid particular attention to reviewing the seafarers' individual contracts and the vessel's documentation.

He noted that, according to the clauses of an employment agreement relating to the employer's obligations and the liability of the parties, the company — referring to the Merchant Shipping Code of the Russian Federation — is responsible for insuring the lives and health of crew members. However, the specific amounts of insurance payments are not listed in the individual contracts, leaving the seafarers unaware of potential compensation figures.

No issues were found regarding wage payments or organization of meals on board.

The SUR Far Eastern Regional Organization inspectors added that this was their first visit to "Taimyr" in the port of Nakhodka. They expressed hope that the shipowner would heed the Union's observations and make necessary alterations to the contracts to guarantee compensation payments to seafarers and their families in the event of injury or death while performing their duties. ⚓



UNION PROVIDES FINANCIAL AID TO "YANINA" CREW MEMBERS

The Primary Organization at PAO "Far Eastern Shipping Company" (FESCO)—part of the Seafarers' Union of Russia (SUR)—has paid 100,000 rubles in financial aid to each crew member of the Russian-flagged vessel "Yanina". This decision was made during a meeting of the Primary Organization's union committee.

As a reminder, the "Yanina" sank in the Black Sea overnight on August 1 following an attack by Ukrainian marine drones. According to the industry media portal for the state corporation Rosatom (which includes the FESCO Transportation Group), the attack occurred 130 nautical miles (over 200 km) from Novorossiysk.

All 17 crew members were rescued; they abandoned the vessel in an orderly manner after it began to sink. Rosatom head Alexey Likhachev emphasized that the "Yanina" was an "absolutely common, peaceful container ship." The vessel was in international waters and was transporting civilian cargo.

Valery Berezinsky, Chair of the SUR Primary Organization at PAO "Far Eastern Shipping Company" noted that in such a situation, any financial assistance is welcome; consequently, the union committee decided to allocate funds to the seafarers from the union's Seafarers' Social Protection Fund.

He added that financial aid was also provided to the "Yanina" crew members by the shipowner under the terms of the Collective Bargaining Agreement concluded on April 22, 2025, between FESCO and the SUR Primary Organization at PAO "FESCO" for a two-year term. ⚓

© FESCO



A UNION MEMBER, IVAN FEDOROV, TO MENTOR CADETS ON THE SAILBOAT "NADEZHDA"

Ivan Alekseyevich Fedorov, a young instructor in the Marine Engineering Department at the Maritime Engineering College of the Admiral Nevelskoy Maritime State University and a member of the SUR, has taken on the role of mentor to cadets during their sea practice aboard the training sailboat "Nadezhda". This marks his first voyage in a new role.

Ivan graduated from the MEC Marine Engineering Department in 2023 and completed his military service. He then enrolled in the correspondence department at the MSU Faculty of Marine Power Plants and began teaching at his native college. Aboard "Nadezhda", he is supervising the practical training of 60 individuals — future marine engineers and navigators. "Practical training began immediately after departing from the port of Vladivostok. The cadets practiced general shipboard and fire drills and honed their skills in man-overboard rescue procedures," Fedorov said.

He added that during the voyage, future navigators stood on watch and dealt with the vessel's rigging, while marine engineers studied in detail the main engine's design and learned to maintain generators, pumps, desalination plants, and other onboard systems of vital importance.

"During the voyage, I sought to pass on all my knowledge to the cadets and ensure the training was successful and productive," Fedorov said.

The young instructor notes that supervising the cadets was not always easy, but his military background and proactive attitude helped him succeed — Ivan is actively involved in social and cultural youth initiatives organized by the union organization of the SUR Vladivostok Primary Organization at the Admiral Nevelskoy MSU. ⚓



СИГНАЛУ SOS 120 лет

В течение многих лет сигнал SOS оставался бессменным символом надежды на спасение. В 2026 году ему исполняется 120 лет и за время своего существования он помог сохранить жизни тысячам людей на море. В наши дни на смену этому интернациональному сигналу пришли более совершенные системы и технологии, но SOS настолько прочно вошел в нашу повседневную жизнь сквозь сферу культуры и искусства, что кажется, его никогда не забудут.

СПАСИТЕ НАШ КОРАБЛЬ

До того, как придумали SOS, для передачи сигнала бедствия моряки использовали колокола, сигнальные огни, ракеты и семафорные флаги. Еще раньше все эти средства заменяла «морская почта», но в этом случае шансы на то, что послание достигнет потенциального спасателя, были крайне малы. Так, например, известна история японского судна, потерпевшего крушение в Тихом океане. Часть экипажа смогла спастись на необитаемом острове, откуда один из моряков по имени Матсуяма отправил бутылку с призывом о помощи. На удивление послание дошло до родного города Матсуямы, правда, через 150 лет.

Известно, что и Христофор Колумб во время своей экспедиции в Индию отправлял донесения испанской королеве Изабелле, надежно закупорив их в бутылки и бросая в океан. Некоторые из этих посланий, гонимые волнами, были выловлены из воды и доставлены во дворец ее величества. Одна из бутылок Колумба была подобрана капитаном американского судна в Гибралтарском проливе в 1852 году.

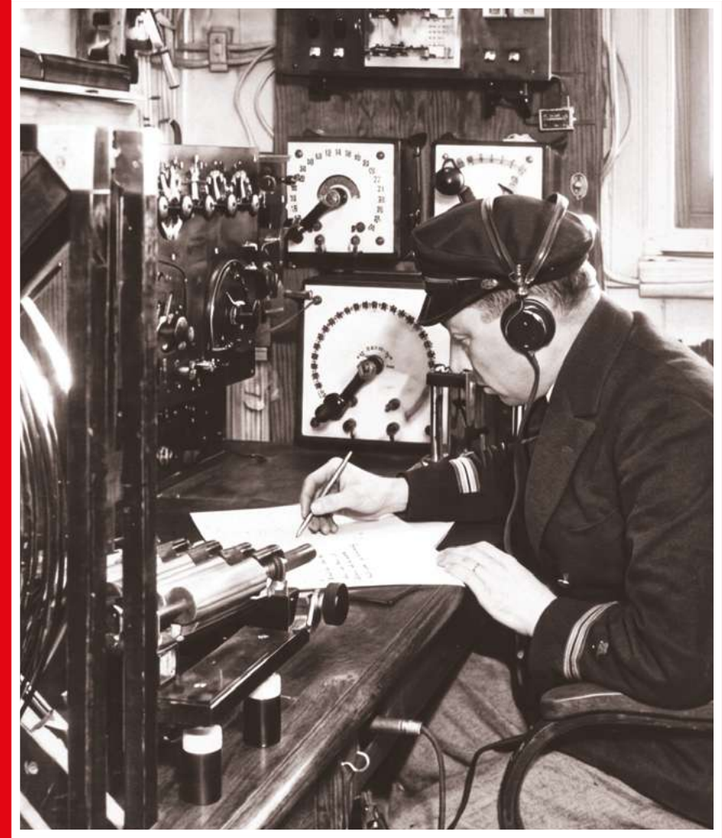
Другие средства тоже были не столь эффективны. Ракеты, специальные флаги и огни, появившиеся в первой половине XIX века, могли принести пользу и помочь мореплавателям только вблизи берегов или же в непосредственной видимости других судов. Но эти границы были значительно расширены благодаря изобретению американского художника Самюэля Финли Бриз Морзе в 1835 году и открытию, сделанному Александром Степановичем Поповым в 1895 году.

ПЕРВЫЕ РАДИОСИГНАЛЫ БЕДСТВИЯ НА МОРЕ

История сигналов тревоги в России в том виде, в котором мы их знаем сейчас, берет начало в далеком 1899 году. Осенью, из-за навигационной ошибки командира, броненосец береговой

SOS SIGNAL – is – 120 years old

For many years, the SOS signal has been an immutable symbol of hope and survival. 2026 will see it turn 120 years, and during the time of its existence, it has helped thousands of people survive at sea. Nowadays, this international signal has come to be replaced by more sophisticated systems and technologies, but SOS has gained such a solid footing in our daily life through the sphere of culture and art that it seems that no one will ever forget what it is.



SAVE OUR SHIP

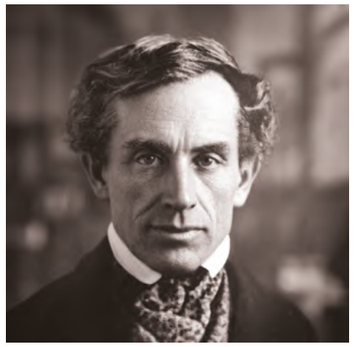
Before SOS was thought of, in order to send a distress signal, sailors used to use bells, signal lights, rockets and hand flags. Much earlier a substitute of all these devices had been the "sea mail", but in this case the chances that the message would reach a potential rescuer were extremely remote. Thus, for example, the story of a Japanese ship which was wrecked in the Pacific Ocean is well known. Some of the crew managed to survive on a desert island from where one of the sailors named Matsuyama sent a bottle with an appeal for help. Surprisingly enough, the message did reach Matsuyama's home town, 150 years later, though.

During his expedition to India, Christopher Columbus was known to have sent reports to the Spanish Queen Isabelle by securely corking up the bottles and tossing them into the ocean. Some of such reports carried by waves did get fished out of the water and delivered to Her Majesty's Palace. One of Columbus' bottle was picked up by the captain of an American ship in the Strait of Gibraltar in 1852.

Other devices were not so effective, either. Rockets, special flags and lights, which came to be used in the first half of the 19-th century could help the seafarers only near the shore or in direct visibility range of other ships. But these boundaries were pushed much wider thanks to the invention by the American artist Samuel Finley Breese Morse in 1835 and a discovery made by Alexander Stepanovich Popov in 1895.

FIRST DISTRESS RADIO SIGNALS AT SEA

The history of distress signals in Russia in the shape and form in which we know them now dates back to the far-off year 1899. In autumn, due to a navigational error made by the commander, the coastal defense ship "General Admiral Apraksin", bound for Libava from Kronstadt, ran aground off the South-Eastern tip of the Gotland Island. The ice-breaker "Ermak" ar-



↑

СЭМЮЭЛ ФИНЛИ БРИЗ МОРЗЕ
(1791–1872)

Завоевав репутацию портретиста, Морзе в зрелом возрасте принял участие в создании однопроводной телеграфной системы, основанной на европейских аналогах.
В 1837 году он стал соавтором и дал свое имя азбуке Морзе, а также способствовал внедрению телеграфа в коммерческую практику. 24 мая 1844 года была послана первая депеша между Вашингтоном и Балтимором по способу Морзе с текстом «Дивны дела Твои, Господи»

SAMUEL FINLEY BREESE MORSE

After establishing his reputation as a portrait painter, Morse, in his middle age, contributed to the invention of a single-wire telegraph system based on European telegraphs. He was a co-developer and the namesake of Morse code in 1837 and helped to develop the commercial use of telegraphy. On May 24, 1844, the first message was transmitted between Washington and Baltimore using the Morse system, with the text: "What hath God wrought"

обороны «Генерал-адмирал Апраксин», следовавший из Кронштадта в Либаву, сел на камни у юго-восточной оконечности острова Гогланд. К месту аварии из Кронштадта пришел ледокол «Ермак», доставивший уголь и провизию. Обследование показало, что для спасения броненосца нужно длительное время и проведение сложных работ. Потребовалась постоянная и надежная связь.

От места аварии до ближайшего пункта, имевшего телеграф, было не менее 40 километров. Прокладка подводного кабеля в зимнее время из-за технических трудностей исключалась. Оставалось одно — обратится к помощи беспроволочного телеграфа. Морской технический комитет сообщил, что аппаратура для этих целей имеется, он же предложил и схему радиосвязи.

Одна радиостанция устанавливалась на острове Кутсало, где поблизости в городе Котка находилась почтово-телеграфная контора, другая — на острове Гогланд. В качестве научных и технических руководителей проектируемой операции рекомендовались А. С. Попов и П. Н. Рыбкин.

Историческая радиолиния строилась в очень сложных условиях. Пока шли установочные работы, возникли обстоятельства, потребовавшие немедленного использования радиосвязи: в районе Лавенсаари оторвало на льдине 50 рыбаков и требовалось оказать содействие в их спасении.

Начальник Главного морского штаба России послал распоряжение ледоколу «Ермак» через Котку. Этой телеграмме суждено было войти в историю. Она оказалась первой радиограммой, переданной с помощью только что созданной радиолинии Кутсало–Гогланд. 6 февраля «Ермак» снял с острова Большой Тютерс четырех рыбаков. Еще 23 рыбака были сняты со льдины смотрителями Гогландского маяка. Остальные рыбаки вышли на берег самостоятельно. Так впервые благодаря радио успешно закончилась операция по спасению человеческих жизней на море.

ПОЯВЛЕНИЕ SOS

Прошло много лет, радиостанции стали появляться на судах в открытом море, поддерживали связь с землей, и если судам случалось терпеть бедствие, в эфир шли призывы о помощи. Сначала специального сигнала бедствия не существовало. Поэтому радисты взывали о помощи, как могли.

Ввиду неразберихи в эфире и хаоса, который царил во взаимоотношениях государств в области регулирования радиосигналов, назрела необходимость установить определенный порядок.

С этой целью в Берлине в 1903 году была созвана Международная радиотелеграфная конференция. В ней участвовали Россия, Великобритания, Франция, Австрия, Германия, США, Испания и Италия. В составе делегации от России приехал и Александр Степанович Попов. Итогом конференции стала договоренность о том, что преимущество в очередности передач будет отдаваться телеграммам о несчастьях на море. Страны условились, что радиопередачи будут осуществлять по особому Регламенту.

В качестве специального сигнала был рекомендован SSS DDD. Ранее применяемый для этой цели сигнал CQ стал использоваться как сигнал общего вызова. Однако твердого решения по этому вопросу принято не было, и потому фирма Marconi International Marine Communication Company с 1904 года ввела для судов сигнал бедствия CQD. При этом глава компании Гульельмо Маркони повел себя, как типичная капиталистическая акула, запатентовав это сочетание букв. В связи с этим передача сигнала CQD в эфир была разрешена лишь при помощи аппаратуры Marconi.

rived at the scene of the accident delivering coal and provisions. Investigation showed that for the armor clad ship to be saved, it would take a long time and complicated work to be done. Continuous and reliable communications were required.

The nearest location from the scene which had a telegraph link was at least 40 km away. The possibility of laying an underwater cable in the winter time was ruled out due to technical difficulties. Only one option was left — to resort to the assistance of wireless telegraph. The Maritime Technical Committee advised that the equipment for such purposes was available and proposed the radio communication scheme.

One radio station was to be installed on the Kuutsalo Island, where near the city of Kotka there was a post and telegraph office, another one was on the Gotland Island. A. S. Popov and P. N. Rybkin were recommended as heads of the venture being planned.

The historical radio line was constructed under the pretty tough conditions. While installation was underway, there arose such circumstances as required immediate use of radio communication: in the area of Lavansaari, 50 fishermen were carried away on a slab of ice, and help was needed to save them.

The Chief of the Main Marine Headquarters of Russia sent an order to the ice-breaker "Ermak" via Kotka. This telegram was destined to go down in history. It proved to be the first radiogram transmitted using the newly created radio link between Kuutsalo and Gotland. On 6 February, the "Ermak" picked up four fishermen from the Bolshoy Tyuters Island. Another 23 fishermen were picked up from a slab of ice by the wardens of the Gotland Lighthouse. The remaining fishermen got ashore on their own. This is how, thanks to radio, the operation aimed at saving human life at sea came to a successful end.

ADVENT OF SOS

Many years passed by, radio stations started to be set up on board the ships in the open sea, keeping up communication with land and if ships happened to be in trouble, appeals for help would be sent on the air. Initially, there had not been any distress signal. Therefore, radio operators called for help the way they could do so.

In view of confusion on the air and chaos which ruled supreme in interstate relations in the area of radio signal regulation, it became necessary to put in place a certain order.

With this purpose in view, the International Radio Telegraph Conference was convened in Berlin in 1903. The participants included Russia, UK, France, Austria, Germany, Spain and Italy. Alexander Stepanovich Popov was a member of the delegation from Russia. The Conference outcome was an understanding reached to the effect that priority was to be given to those transmissions that dealt with telegrams about accidents at sea. The countries also agreed that radio communications would be transmitted based on the special Regulation.

SSS DDD was recommended as a special signal. The CQ signal previously used for this purpose started to be used as a general call signal. However, no firm decision on this issue was taken. Therefore, Marconi International Marine Communication Company, effective 1904, introduced CQD distress signal for ships. At the same time, Guglielmo Marconi, the company CEO, acted like a typical capitalistic shark having patented the above mentioned combination of letters. In this connection, the transmission of the CQD signal on the air was permitted only if one used Marconi equipment.

The second International Radio Telegraph Conference was held in Berlin in 1906. This time, as many as 105 delegates from 29 countries took part in it. They proposed a draft of the new distress signal SOE which was convenient and simple for transmission. Having said that, in the case of interference and static, the letter "E" as a short sounding letter, was liable to drop out. That is



↑

АЛЕКСАНДР СТЕПАНОВИЧ ПОПОВ
(1859–1905)

С 1897 года проводил опыты по радиотелеграфированию на кораблях Балтийского флота. Модифицировал свой приемник, поставив вместо чувствительного реле телефонные трубки, и летом 1901 года получил русскую привилегию № 6066, группа XI, с приоритетом 14 (26) июля 1899 года на новый (линейно амплитудный) тип «телеграфного приемника депеш, посылаемых с помощью какого-либо источника электромагнитных волн по системе Морзе»

ALEXANDER STEPANOVICH POPOV

From 1897, he conducted experiments in radiotelegraphy on Baltic Fleet ships. He modified his receiver by replacing the sensitive relay with telephone earpieces, and in the summer of 1901, he was granted Russian patent No. 6066 (Group XI) — with a priority date of July 14 (26), 1899 — for a new (linear-amplitude) type of "telegraph receiver for messages transmitted via the Morse system using any source of electromagnetic waves"

Вторая Международная радиотелеграфная конференция состоялась в Берлине в 1906 году. В ней приняли участие уже 105 делегатов из 29 стран. Они предложили проект нового сигнала бедствия SOE, который был удобен и прост при передаче. Но при этом при помехах буква «Е», как кратко звучащая, могла выпадать. Поэтому ее заменили на букву S. Так появился сигнал SOS.

С тех пор 48 раз в сутки, с пятнадцатой по восемнадцатую минуту и с сорок пятой по сорок восьмую минуту каждого часа в эфире обрывались все сообщения и наступали три минуты тишины и тревожного ожидания.



Вопреки общепринятому мнению это не означало Save Our Souls («Спасите наши души»), Save Our Ship («Спасите наш корабль»), или Stop Other Signals («Остановите другие сигналы»). Буквы SOS не имеют никакой расшифровки. Они были выбраны как наиболее простая, быстрая и отчетливая комбинация (три точки, три тире, три точки). На самом деле обозначаться она может и по-другому, поскольку передается без обычных для азбуки Морзе интервалов между буквами, где каждый интервал должен быть равен по продолжительности пяти «точкам».

НА НОВОЙ ЧАСТОТЕ

С введением этого сочетания были отменены все остальные ранее принятые сигналы, включая CQD. Однако неразбериха в эфире продолжалась еще долгие годы. Так в апреле 1912 года капитан всем известного океанского парохода «Титаник» во время бедствия приказал старшему радисту Филлипсу выбить старый код CQD, а затем перемежать его с сигналом SOS. Эта путаница сыграла не последнюю роль в том, что судну не была оказана своевременная помощь. Трагическим обстоятельством явилось также и то, что ближайшее к «Титанику» судно «Калифорниан» не приняло сигналов бедствия: у его радиста закончилась шестнадцатичасовая вахта, и он ушел спать.

После этого инцидента стало ясно, что в целях безопасности мореплавания необходима круглосуточная вахта в радиорубке. Этому вопросу было уделено особое внимание на третьей по счету Международной радиотелеграфной конференции, прошедшей в Лондоне в 1912 году. Регламентом 1912 года к судам впервые стало применяться требование: иметь на борту аварийный радиопередатчик с самостоятельным источником энергии. Также на этой конференции было решено разрешить судам вести радиообмен не только на привычной длине волны 300 м, но и на 600 м.

В 1927 году созвали очередную конференцию. На ней впервые были введены всеобщие правила о сигналах тревоги, бедствия, срочности и безопасности, а также установлена единая аварийная частота 500 кГц (600 м).

Было оговорено, что сигнал может использоваться лишь в случае крайней необходимости, если экипажу судна угрожает реальная опасность. В случае нарушения этого правила на судно может быть наложено взыскание. Однако существует исключение из этого правила: так, капитан в некоторых случаях может передавать на выделенной частоте в три фиксированные «минуты молчания» информацию о возникновении серьезной угрозы для находящихся в регионе судов. Это могут быть сообщения о неисправности маяков, вулканической деятельности, активности пиратов, затонувших судах и т.д.

НОВЫЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ

Время шло, и к концу XX века мир постепенно стал переходить на новую систему подачи сигналов бедствия ГМССБ (Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности), и с традиционными позывными SOS пришлось распрощаться.

Советский Союз тоже подписал документы Международной конвенции по охране жизни людей на море 1974 году (СОЛАС-74) и поправки к ней 1988 года. Выполняя взятые обязательства, Россия перешла на новую систему с 1 февраля 1999 года, хотя сделать это было непросто. Расходы по переоснащению флота легли на плечи судовладельцев, а переоборудование береговых станций финансировалось в основном из портовых сборов.

Тем не менее, все работы были выполнены в срок. Внутренние суда и порты начали проходить переоснащение по несколько упрощенной схеме, не столь дорогостоящей.

Основной причиной замены системы послужил то факт, что сигнал SOS передавался на частоте 500 кГц, а зона распространения сигнала этой частоты — всего 400-500 миль. Правда, существовали еще аварийные радиотелефонные позывные: достаточно

why it was replaced with the letter S. And this is how the SOS signal came into being.

Since then, 48 times a day, beginning from the fifteenth through the eighteenth minute and from the forty-fifth through the forty-eighth minute of each hour on the air, all messages had been interrupted, and three minutes of quiet and alarmed expectation had set in.

Despite the universally accepted opinion that this acronym stands for Save Our Souls, Save Our Ship or Stop Other Signals, the letters SOS have nothing to do with this. They were chosen as the simplest, quickest and coherent combination (three dots, three dashes, three dots). As a matter of fact, it can be designated in a different manner, since it is transmitted without intervals between letters common for the Morse Code where each interval must equal the duration of five "dots".

AT THE NEW FREQUENCY

With the introduction of this letter combination, all the other previously adopted signals including CQD were cancelled. However, confusion on the air continued for many years to come. Thus, in April 1912, the captain of the well-known ocean-going steamer "Titanic", in distress, ordered Senior Radio Operator Phillips to tap out the old CQD code and then alternate it with the SOS signal. This confusion played quite a role in the fact that the vessel did not get timely help. The tragic circumstance was also the fact that the ship "Californian" which was the nearest to "Titanic" failed to receive the distress signals: her radio operator knocked off after his sixteen-hour watch duty and went to bed.

After this accident, it became abundantly clear that for the sake of seafaring safety, the round-the-clock watch duty in the radio house was necessary. This matter was given special consideration at the third International Radio Telegraph Conference which took place in London in 1912. The 1912 Regulation was the first to apply the following requirement to ships: on board, there should be an emergency radio transmitter with independent power supply. Also at the same Conference, it was decided to authorize the vessels to engage in radio exchange not just at the customary wave length of 300 m but also at 600 m.

In 1927, a regular conference was called. At this Conference, for the first time general rules for alarm signals, distress signals, urgency and safety signals were put in place as well as one single emergency frequency of 500 kHz (600 m) was instituted.

It was stipulated that the signal was to be used only in the case of critical need if the ship crew was in real danger. In the event that this rule was breached, sanctions were to be imposed on the ship. However, there is an exception to this rule: thus, the captain, in certain cases, can send, on the dedicated frequency during the three fixed "minutes of silence", the information about serious threat for ships located in the region. Those may be messages about malfunction of the lighthouses, volcano activity, pirates' activities, sunk ships, etc.

NEW DEVELOPMENT PHASE

As time was going by, by the end of the 20-th century, the world was slowly transitioning to a new system of transmitting distress signals GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System), and the customary call-sign SOS had to be bidden a farewell.

The Soviet Union also signed the documents of the International Convention for the Safety of Life at Sea in 1974 (SOLAS-74) and amendments thereto of 1988. Adhering to the obligations undertaken, Russia transitioned to the new system effective from 1 February 1999, though it was not easy to do so. Expenses incurred in the re-equipping the fleet were shouldered by ship owners while re-equipment of coastline stations was financed mainly by drawing on the port charges.

Nevertheless, all the work was done on time. Domestic vessels and ports began to undergo re-equipment under a somewhat simplified scheme which was not so expensive.

The principal reason for the system to be replaced was the fact that the SOS signal was transmitted at the frequency of 500 kHz while the



© F1jmm. Собственная работа· Сфотографировано загрузившим, CC BY-SA 3.0

←

Периоды тишины: на протяжении десятилетий эти цветные секторы указывали радисту, когда следует прекратить передачу и внимательно вслушиваться в эфир, чтобы уловить слабые, полные отчаяния сигналы бедствия с терпящих крушение судов

The Silent Periods: for decades, these colored segments dictated when a Radio Officer had to stop transmitting and listen intently for the faint, desperate signals of ships in distress

было произнести Mayday на любой аварийной частоте и это было бы воспринято как просьба о помощи. Этот позывной появился благодаря ошибке старшего радиста аэропорта Кройдон в Лондоне. Когда его попросили придумать голосовой сигнал, он представил делегатам очередной конференции 1927 года фразу «M'aidez!», которая, по его мнению, в переводе с французского языка означала «Помогите мне!». Призыв о помощи никто из делегатов в этой фразе распознать не смог, в том числе и французы, потому что во Франции в случае опасности принято кричать «Au secours!» или же «A l'aide!». Но общее сочетание гласных и согласных звуков делегатам понравилось, и они его оставили, записав для удобства как «Mayday».

Использовались и более мощные коротковолновые сигналы. Каждый порт мог самостоятельно освобождать частоты в диапазоне от 4 до 22 МГц для аварийной связи. И уже в начале 70-х годов две морские организации — Морской союз электросвязи и Морская организация при ООН — решили покончить с этим хаосом и неразберихой, начав работы по созданию новой единой системы аварийной связи ГМССБ.

Новое современное оборудование позволило осуществлять связь в автоматическом режиме. Для этого стали использоваться факсимильные аппараты и буквопечатающие устройства. Таким образом, оператор может отлучиться от своего рабочего места или заснуть — это никак не повлияет на получение сообщения. Даже если терпящее бедствие судно быстро пойдет ко дну, сообщение будет отправлено в автоматическом режиме. В отличие от сигнала SOS, содержание этих сообщений дает более полную картину происшествия: в него включены координаты судна и указывается его принадлежность, описывается характер бедствия. Благодаря тому, что сообщение проходит цифровую обработку, значительно увеличилась его помехозащищенность. Помимо этого повысилась и скорость передачи. Условия для передачи сообщений облегчило использование современных технологий космической связи: так как спутники постоянно настроены на аварийные частоты и принимают сообщения круглосуточно, отпала необходимость соблюдать 3 минуты тишины. Со спутника сообщение передается на наземные станции, а с них — в ближайшие спасательные службы. Зона охвата — практически весь земной шар.

Для удобства были введены 4 категории пространства. Так, А1 — зона прибрежная, до 30 миль. Суда, плавающие в этой зоне, имеют несложную аппаратуру УКВ-диапазона. Зона А2 — до 200 миль. Здесь, помимо УКВ, надо иметь станции, работающие в диапазоне 2-3 МГц. Зона А3 — это практически все водное пространство (кроме Антарктиды и Арктики). Здесь уже задействованы спутники космической связи системы Inmarsat и требуется аппаратура для работы с ними. И, наконец, А4 — весь земной шар. Для связи используются короткие волны диапазона 4-22 МГц.

Разработаны и более бюджетные варианты приборов, отвечающих требованиям ГМССБ: системы «КОСПАС-САРСАТ», Navtex и другие.

Но несмотря на все нововведения и современные технологии, сигнал SOS не исчез из нашей жизни. Созданный в начале прошлого века, международный сигнал бедствия со временем превратился в известный символ, далеко выходящий за рамки своего первоначального значения и узкой сферы применения. Культовым стало не только обозначение, но и сам радиосигнал, используемый в песнях и художественной литературе. Еще долгие годы SOS будет оставаться синонимом бедствия по всему миру. ⚓

propagation zone for the signal at this frequency was only 400-500 miles. It is true, that there also existed other emergency radio telephone call-signs: it was enough to say Mayday at any emergency frequency, and this would be perceived as a request for help. This call-sign came into being due to a mistake made by senior radio operator at the Croydon Airport in London. When he was asked to think of a voice signal, he presented to the delegates of the regular conference in 1927 the phrase "M'aidez!" which, in his opinion, translated from French, meant "Help me!". None of the delegates was able to identify in this phrase any appeal for help, including the French, because in France in case of danger you would normally yell: "Au secours!" or "A l'aide!". However, the overall combination of vowels and consonants appealed to the delegates and they kept it unchanged having recorded it for convenience's sake as "Mayday".

More powerful short wave signals were also used. Each port was authorized, on its own, to vacate frequencies within a range between 4 and 22 MHz for emergency communication. And as early as during the 1970-s, two marine organizations, namely: Marine Union of Electrical Communication and IMO — decided to do away with this chaos and confusion having embarked on work aimed at creating a new single system of emergency communication GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System).

New modern equipment enabled communication to be conducted in automatic mode. For that purpose, facsimile machines and letter printers started to be used. This way, the operator can excuse himself from his or her workplace or drop off to sleep — this would not affect receipt of a message in any respect. Even if the vessel in distress sinks quickly, the message will be sent in the automatic mode. Unlike the SOS signal, the contents of such messages give a more complete idea of what happened: it includes the vessel coordinates and specifies her registration, describes the nature of distress. Thanks to the fact that the message undergoes digital processing, this has considerably increased interference resistance. Besides, the transmission speed has increased. Message sending conditions have been facilitated by the use of state-of-the-art space communication technologies: thus, satellites are constantly tuned up for emergency frequencies and receive messages round-the-clock. That makes it unnecessary to observe the 3 minutes of silence. From the satellite, the message is passed to ground stations and from those — to the nearest rescue teams. Coverage area is virtually the whole globe.

4 categories of space have been introduced for convenience. Thus, A1 is the coastline zone, up to 30 miles. The vessels sailing in this zone have unsophisticated VHF equipment. Zone A2 — up to 200 miles. Here, apart from VHF, one needs stations operating in the 2-3 MHz range. Zone A3 is practically all the water space (except for the Antarctic and Arctic). Satellites of Inmarsat space communication system are operating here and equipment is required to work with them. And, finally, A4 — the whole globe. Short waves in the 4-22 MHz range are used for communication.

There have been developed low-cost options of instruments which meet GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) requirements, those of COSPAS-SARSAT, Navtex and others.

Despite all the innovations and modern technologies, SOS signal has not disappeared entirely from our life. Created at the beginning of the last century, the international distress signal, as time was going on, turned into a well-known signal which has widely pushed the bounds of its original function and specialist application. Not only the designation of signal has become iconic but also the radio signal itself is used in songs, literature and fiction. For long years to come, SOS will continue to be synonymous with distress all over the world. ⚓

«ФОРПОСТ РОССИИ: БАЛТИЙСКИЙ РУБЕЖ»

Молодежь самого западного региона нашей страны продолжает работу над циклом документальных фильмов под названием «Форпост России: Балтийский рубеж». Очередная серия масштабного видеопроекта посвящена морской истории Калининградской области. Ее главными героями стали выдающиеся моряки рыбопромыслового флота, внесшие значительный вклад в развитие янтарного края. Кроме того, зрители узнают об истории судостроительного завода «Янтарь», познакомятся с представителями заводских династий и молодым поколением корабелов.



Авторами проекта выступили председатель Молодежного совета Министерства по культуре и туризму Калининградской области София Привалова, заместитель председателя Молодежного совета Министерства по культуре и туризму Калининградской области Мария Остаповец и председатель Молодежного совета Российского профсоюза моряков, руководитель аппарата Молодежного правительства Калининградской области Кирилл Новоселов.

— Наш новый фильм рассказывает о Калининграде, который уже 80 лет удерживает звание крупного морского центра страны. Для нас было важно наглядно показать неразрывную связь между прошлым и настоящим, — подчеркнул К. Новоселов.

В МУЗЕЕ «ЯНТАРЬ»

Новый эпизод веб-сериала, уже доступный на странице сообщества Молодежного совета Министерства по культуре и туризму Калининградской области «ВКонтакте», открывается увлекательной экскурсией по музею завода «Янтарь». В ходе нее зрители узнают, что история этого старейшего предприятия Калининграда, созданного 8 июля 1945 года, насчитывает уже 81 год.

— За это время завод построил 500 гражданских судов и 170 боевых кораблей. Именно здесь были построены 10 железнодорожных ледокольных паромов типа «Сахалин», которые стали ключевым завершающим звеном Байкало-Амурской магистрали (БАМ), соединив железнодорожную сеть страны со станцией Холмск на острове Сахалин. Заводчане также восстановили суда, которые сегодня стоят в Калининграде у причала Музея Мирового океана и радуют посетителей, — рассказал авторам фильма директор музея Прибалтийского судостроительного завода «Янтарь» Александр Финьков.

Важной вехой в истории завода стало участие корабелов в создании художественного фильма «Титаник» Джеймса Кэмерона. Так, судостроители подготовили к съемкам этой киноленты судно «Академик Мстислав Келдыш» и глубоководные аппараты «Мир». В благодарность сотрудники предприятия смогли увидеть киношедевр на специальном показе за месяц до мировой премьеры.

— Еще одной гордостью предприятия стал уникальный, единственный в мире ледокол «Балтика» с асимметричным корпусом. Он колет лед боком, благодаря чему ширина канала составляет 50-55 метров, что позволяет ему в одиночку проводить крупнотоннажные суда, — добавил директор заводского музея.

Сегодня завод «Янтарь» продолжает свои славные традиции. Как рассказал в интервью к фильму генеральный директор предприятия Илья Самарин, в настоящее время ведется строительство БМРТ «Виктор Гаврилов», который рассчитывают в ближайшее время передать заказчику.

— Это будет самый крупный в России большой морозильный рыболовный траулер, способный

"OUTPOST OF RUSSIA: BALTIC FRONTIER"

Young people from the country's westernmost region are continuing work on a documentary series titled "Outpost of Russia: Baltic Frontier". The latest installment of this major video project focuses on the maritime history of the Kaliningrad Region. It highlights distinguished fishing fleet seafarers who have made significant contributions to the development of the "Amber Region." Additionally, viewers will learn about the history of the Yantar shipyard and meet representatives of the shipyard's workers' dynasties as well as the new generation of shipbuilders.

The project was created by Sofia Privalova, Chair of the Youth Council of the Ministry of Culture and Tourism of the Kaliningrad Region; Maria Ostapovets, Deputy Chair of the same Youth Council; and Kirill Novoselov, Chair of the Youth Council of the Seafarers' Union of Russia and Chief of Staff of the Youth Government of the Kaliningrad Region.

— Our new film tells the story of Kaliningrad, which has been a major maritime center of our country for 80 years. It was important for us to visually demonstrate the unbreakable link between the past and the present, — emphasized Kirill Novoselov.

AT THE YANTAR MUSEUM

The new episode of the web series — already available on the "VKontakte" page of the Youth Council of the Ministry of Culture and Tourism of the Kaliningrad Region — begins with a fascinating tour of the Yantar shipyard museum. During the tour, viewers learn that the history of this Kaliningrad's oldest enterprise, established on July 8, 1945, goes back 81 years.

— Over that time, the shipyard has built 500 civilian vessels and 170 warships." It was here that 10 marine railway icebreaker ferries "Sakhalin" project were built; they became a crucial final link in the Baikal-Amur Mainline (BAM) and connected the country's railway network to the Kholmsk station on Sakhalin Island. Besides, the shipyard workers restored the ships that are currently moored at the berth of the Museum of the World Ocean in Kaliningrad, delighting tourists, — Aleksandr Finkov, the director of the Yantar Baltic shipyard museum, said.

A significant milestone in the shipyard's history was the shipbuilders' participation in the creation of James Cameron's feature film "Titanic". Shipbuilders prepared the vessel "Akademik Mstislav Keldysh" and the "Mir" deep-submergence vehicles for the film's production. In gratitude, the shipyard's employees were able to see the cinematic masterpiece at a special screening a month before its world premiere.

— Another pride of the enterprise is the "Baltika"—a unique icebreaker with an asymmetrical hull, the only one of its kind in the world. It breaks ice sideways, creating a channel 50-55 meters wide, which allows it to escort large-capacity vessels on its own," added the director of the shipyard's museum.

Today, the "Yantar" shipyard upholds its proud traditions. As the shipyard's CEO, Ilya Samarin, explained in an interview for the film, the "Viktor Gavrilov", a large freezer trawler (BMRT), is currently under



↑

КИРИЛЛ НОВОСЕЛОВ

Кандидат педагогических наук, старший преподаватель кафедры электрооборудования и автоматики судов Морского института Балтийской Государственной Академии Рыбопромыслового Флота, руководитель аппарата Молодежного правительства Калининградской области, председатель Молодежного совета Российского профсоюза моряков

KIRILL NOVOSELOV

Candidate of Pedagogical Sciences; Senior Lecturer, Faculty of Ship Electrical Equipment and Automation, Maritime Institute of the Baltic Fishing Fleet State Academy; Chief of Staff, Youth Government of the Kaliningrad Region; Chair, Youth Council of the Seafarers' Union of Russia

полностью и без отходов перерабатывать выловленную рыбу и отгружать готовую продукцию, — отметил он.

Фильм рассказывает и о заводской молодежи, для которой на предприятии предусмотрены отличные условия для профессионального роста, культурного и творческого развития.

ПИОНЕРЫ ОКЕАНИЧЕСКОГО ЛОВА

Отдельным, кульминационным блоком новой серии стало большое интервью с президентом Ассоциации морских капитанов, заслуженным работником рыбного хозяйства Российской Федерации Валерием Мезенцевым. Он прошел путь от матроса до капитана Калининградской базы тралового флота, которая в советские годы была крупнейшей в стране. В ее состав входили сотни океанских судов, на которых работали более 12 тысяч моряков. При этом 36 судов базы были названы в честь Героев СССР, штурмовавших Кенигсберг.

— Мне довелось ходить в море на многих из них: осознание истории накладывало на экипажи огромную ответственность и гордость. В советские времена рыболовный флот СССР занимал первое место в мире, — вспоминает В. Мезенцев.

По его словам, к 1978 году калининградские рыбаки достигли рекорда в 1 миллион тонн выловленной рыбы.

— В память о трудовом подвиге наших моряков в центре города установлен памятник «Пионерам океанического лова», — заключил капитан.

Героям-рыбакам Валерий Мезенцев посвятил и свою книгу «Звезды не меркнут». Кроме того, сегодня он активно работает над созданием музея рыбацкой славы, который поможет подрастающему поколению прикоснуться к истории калининградского флота.

construction. The vessel is expected to be handed over to the customer in the near future.

— It will be Russia's largest large freezer trawler, capable of processing the catch with zero waste and shipping out the finished product, — he noted.

The film also emphasizes the shipyard's young employees, who are afforded exceptional opportunities for professional development, as well as cultural and creative development.

PIONEERS OF OCEAN FISHING

A major interview with Valery Mezentsev, President of the Association of Sea Captains and an Honored Employee of the Russian Federation's fishing industry, served as a distinct, culminating segment of the new series. He has worked his way up from deckhand to captain within the Kaliningrad Trawler Fleet Base, which was the largest of its kind in the country during the Soviet era. The base operated hundreds of ocean-going vessels manned by over 12,000 seafarers. Notably, 36 of these vessels were named after Heroes of the Soviet Union who had taken part in the storming of Königsberg.

— I had the privilege of sailing on a lot of them; the crews' sense of pride and responsibility was greatly enhanced by their knowledge of that history. In Soviet times, the USSR's fishing fleet ranked first in the world, — recalls Mezentsev.

He notes that by 1978, Kaliningrad fishermen had achieved a record catch of one million tons of fish.

— To commemorate the heroic labor of our seafarers, a monument 'Pioneers of Ocean Fishing' was erected in the city center, — the captain concluded.

Mezentsev also dedicated his book, "Stars Do Not Fade", to these heroic fishermen. Furthermore, he is currently actively engaged in creation of the Museum of Fishing Glory, so the younger generation could touch the history of the Kaliningrad fleet.

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

Председатель
СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич
Первый заместитель председателя
КОВАЛЬЧУК Игорь Васильевич
Заместитель председателя
ИВАНОВ Вадим Геннадьевич
Заместитель председателя
ПАВЛОВ Игорь Николаевич

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж
Тел./факс: +7 (495) 229-91-19
E-mail: union@sur.ru

ПРИЕМНАЯ РПСМ в Санкт-Петербурге
Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10, корп. 2, 7-й этаж
Тел./факс: +7 (812) 714-95-65
E-mail: petersburg@sur.ru

АЗОВО-ДОНСКАЯ территориальная организация
Председатель
ГЛУШАК Леонид Александрович
Ростов-на-Дону, ул. Социалистическая, д. 184, 3-й этаж, оф. 3
Тел./факс: +7 (8632) 63-39-12
E-mail: rostov@sur.ru

АРКТИЧЕСКАЯ региональная организация
Председатель
КЛИНДУХОВ Петр Николаевич
Мурманск, Флотский проезд, д. 3, кв. 2
Тел./факс: +7 (8152) 42-28-60
E-mail: murmansk@sur.ru

БАЛТИЙСКАЯ территориальная организация
Председатель
КУЛАКОВ Александр Федорович
Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10, кор. 2, 7-й этаж
Тел./факс: +7 (812) 251-18-07
E-mail: spb@sur.ru

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ региональная организация
и.о. председателя
МИРОШНИЧЕНКО Виталий Александрович
Находка, ул. Ленинская, д. 2, оф. 10
Тел./факс: +7 (4236) 65-61-00
E-mail: nakhodka@sur.ru

КАЛИНИНГРАДСКАЯ региональная (территориальная) общественная организация
Председатель
ИЗМАЛКОВА Людмила Константиновна
Калининград, ул. Серпуховская, д. 30, оф. 1
Тел./факс: +7 (4012) 65-63-72, 65-68-40
E-mail: kaliningrad@sur.ru

КАРЕЛЬСКАЯ территориальная организация
Председатель
ДАВИДЕНКОВ Михаил Михайлович
Петрозаводск, ул. Ригачина, д. 8, оф. 1
Тел.: +7 (8142) 57-58-56,
Факс: +7 (8142) 57-73-10
E-mail: petrozavodsk@sur.ru

СЕВЕРНАЯ территориальная организация
Председатель Совета
КРАСНОШТАН Александр Анатольевич
Архангельск, пр. Ломоносова, д. 58, корп. 1, стр. 1
Тел./факс: +7 (8182) 63-72-60
E-mail: arkhangelsk@sur.ru

ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация
Председатель
БЕРЕЗИНСКИЙ Валерий Витальевич
Владивосток, ул. Алеутская, д. 15
Тел. +7 (4232) 52-10-03, 51-56-82
E-mail: vladivostok@sur.ru

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ территориальная организация
Председатель
БЕЛЯКОВ Алексей Юрьевич
Новороссийск, ул. Кутузовская, д. 17
Тел./факс: +7 (8617) 67-00-19, 61-45-59
E-mail: novorossiysk@sur.ru

САМАРСКАЯ территориальная (региональная) организация
Председатель
САВОСТИН Сергей Владимирович
Самара, ул. Фрунзе, д. 70, оф. 309
Тел./факс: +7 (927) 264-56-56
E-mail: savostin@sur.ru

ЮЖНАЯ территориальная организация
Председатель
ПОПОВ Николай Яковлевич
Новороссийск, ул. Победы, д. 16 Б
Тел./факс: +7 (8617) 61-38-44, 61-18-05
E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

МОСКОВСКАЯ первичная профсоюзная организация плавсостава РПСМ
Председатель профкома
КНЯЗЕВ Андрей Евгеньевич
Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й эт.
Тел.: +7 (495) 229-91-19,
Факс: +7 (495) 234-43-68
E-mail: moscow@sur.ru

НИЖЕГОРОДСКАЯ городская первичная профсоюзная организация РПСМ
Председатель
ГОРИН Сергей Вениаминович
Нижний Новгород, пл. Маркина, д. 15 А, цокольный этаж, каб. № 030
Тел.: +7 (831) 437-83-67,
Моб.: +7 (920) 257-94-24
E-mail: n-novgorod@sur.ru

ППООМ г. СЕВАСТОПОЛЬ РПСМ
Председатель
БОЕВ Артем Геннадьевич
Севастополь, пр. Нахимова, д. 15, оф. 14
Тел./факс: +7 (8692) 54-43-16
E-mail: sevastopol@sur.ru

SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

President
Yury SUKHORUKOV
First Vice President
Igor KOVALCHUK
Vice President
Vadim IVANOV
Vice President
Igor PAVLOV

HEADQUARTERS
6 Bolshoy Koptevsky Proezd, 4th floor, Moscow
Tel/Fax: +7 (495) 229-91-19
E-mail: union@sur.ru

PRESIDENT'S OFFICE in St. Petersburg
10/2 Dvinskaya St., 7th floor, St. Petersburg
Tel/Fax: +7 (812) 714-95-65
E-mail: petersburg@sur.ru

SUR AZOV SEA AND RIVER DON Territorial Organization
Chair
Leonid GLUSHAK
184 Sotsialisticheskaya St., Office 3, 3rd floor, Rostov-on-Don
Tel/fax: +7 (8632) 63-39-12
E-mail: rostov@sur.ru

SUR ARCTIC Regional Organization
Chair
Petr KLINDUKHOV
3 Flotsky Proezd, Office 2, Murmansk
Tel/fax: +7 (8152) 42-28-60
E-mail: murmansk@sur.ru

SUR BALTIC Territorial Organization
Chair
Alexander KULAKOV
10/2 Dvinskaya St., 7th floor, St. Petersburg
Tel/fax: +7 (812) 251-18-07
E-mail: spb@sur.ru

SUR FAR EASTERN Regional Organization
Acting Chair
Vitaly MIROSHNICHENKO
2 Leninskaya St., Office 10, Nakhodka
Tel/fax: +7 (4236) 65-61-00
E-mail: nakhodka@sur.ru

SUR KALININGRAD Regional (Territorial) Public Organization
Chair Lyudmila IZMALKOVA
30 Serpukhovskaya St., Office 1, Kaliningrad
Tel/fax: +7 (4012) 65-63-72, 65-68-40
E-mail: kaliningrad@sur.ru

SUR KARELIAN Territorial Organization
Chair
Mikhail DAVIDENKOV
8 Rigachina St., Office 1, Petrozavodsk
Tel: +7 (8142) 57-58-56,
Fax: +7 (8142) 57-73-10
E-mail: petrozavodsk@sur.ru

SUR NORTHERN Territorial Organization
Chair of the Board
Alexander KRASNOSHTAN
58/1 Lomonosov Prospect, Bld. 1 Arkhangelsk
Tel/fax: +7 (8182) 63-72-60
E-mail: arkhangelsk@sur.ru

SUR PACIFIC Regional Organization
Chair
Valery BEREZINSKY
15 Aleutskaya St., Vladivostok
Tel: +7 (4232) 52-10-03, 51-56-82
E-mail: vladivostok@sur.ru

SUR BLACK AND AZOV SEAS Territorial Organization
Chair Alexey BELYAKOV
17 Kutuzovskaya St., Novorossiysk
Tel/fax: +7 (8617) 67-00-19, 61-45-59
E-mail: novorossiysk@sur.ru

SUR SAMARA Territorial (Regional) Organization
Chair
Sergey SAVOSTIN
70 Frunze St., Office 309, Samara
Tel/fax: +7 (927) 264-56-56
E-mail: savostin@sur.ru

SUR SOUTHERN Territorial Organization
Chair Nikolay POPOV
16B Pobedy St., Novorossiysk
Tel/fax: +7 (8617) 61-38-44, 61-18-05
E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

SUR MOSCOW Primary Organization
Chair Andrey KNYAZEV
6 Bolshoy Koptevsky Proezd, 4th floor, Moscow
Tel: +7 (495) 229-91-19,
Fax: +7 (495) 234-43-68
E-mail: moscow@sur.ru

SUR NIZHNY NOVGOROD Primary Organization
Chair
Sergey GORIN
15 A Markina Square, ground floor, Office 030, Nizhny Novgorod
Tel: +7 (831) 437-83-67,
Mob: +7 (920) 257-94-24
E-mail: n-novgorod@sur.ru

SUR SEVASTOPOL Primary Organisation
Chair Artem BOEV
5 Nakhimov Prospect, Office 14, Sevastopol
Tel/fax: +7 (8692) 54-43-16
E-mail: sevastopol@sur.ru

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Председатель СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич
Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж
Тел./факс: +7 (495) 229-91-19
E-mail: union@sur.ru

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ
РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ
Председатель СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич
Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж
Тел./факс: +7 (495) 229-91-19
E-mail: union@sur.ru

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЦС РПРМТ
ГУЛЯЕВ Сергей Семенович
109004, Москва, Земляной вал, д. 64, стр. 2, к. 324
Тел./факс: +7 (495) 915-80-58
E-mail: gulyaev@bro.ru

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ
Председатель КОЛЯДИНЦЕВ Максим Сергеевич
198035, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 11, оф. 2
Моб.: +7 (921) 945-49-41
E-mail: rpd_pred@mail.ru

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ
Председатель ЧЕРНЕНКО Ирина Николаевна
298312, Республика Крым, г. Керчь, ул. Кирова, 28
Тел./факс: (365 61) 6-00-05, (365 61) 3-93-05
E-mail: irinachernenko@mail.ru

АРКТИЧЕСКАЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ (ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ) ОРГАНИЗАЦИЯ
Председатель Совета
КЛИНДУХОВ Петр Николаевич
Мурманск, Флотский пр-д, д. 3, кв. 2.
Тел./факс: +7 (8152) 42-28-60, 42-28-15.
E-mail: arorpsm@gmail.com

СЕВЕРНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИЙ ПРОФСОЮЗОВ ОБЩЕРОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ «ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА»
Председатель КРАСНОШТАН Александр Анатольевич
163061, Архангельск, пр. Ломоносова, д. 58, корп. 1 стр. 1
Тел./факс: +7 (8182) 63-72-60.
E-mail: arkhangelsk@sur.ru

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ (ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ) ОРГАНИЗАЦИЯ
Председатель Совета
СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич
Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт.
Тел./факс: +7 (812) 714-95-65.
E-mail: petersburg@sur.ru

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ
Председатель КАБАНОВ Владимир Александрович
Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10, кор. 2, оф. 10-Н, лит. «А»
Тел./факс: +7 (812) 380-70-52, моб.: +7 (911) 947-03-37
E-mail: unionpilots@mail.ru

ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИЙ ПРОФСОЮЗОВ – АССОЦИАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ЮГА РОССИИ «ЮГМОР»
Председатель ПОПОВ Николай Яковлевич
353900, Новороссийск, ул. Победы, д. 16 Б
Тел./факс: +7 (8617) 61-18-05, 61-38-44
E-mail: ugmor@nvrsk.ru

MARITIME TRANSPORT WORKERS FEDERATION

President Yury SUKHORUKOV
6 Bolshoy Koptevsky Proezd, 4th floor, Moscow
Tel/fax: +7 (495) 229-91-19
E-mail: union@sur.ru

MTWF AFFILIATES
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA
President Yury SUKHORUKOV
6 Bolshoy Koptevsky Proezd, 4th floor, Moscow
Tel/fax: +7 (495) 229-91-19
E-mail: union@sur.ru

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF RUSSIA
President MTWUR CB Sergei Gulyaev
64/2 Zemlyanoy Val St., Office 324, Moscow
Tel: +7 (495) 915-80-58
E-mail: gulyaev@bro.ru

DOCKERS UNION OF RUSSIA
President Maksim KOLYADINTSEV
11 Dvinskaya St., Office 2, St. Petersburg
Mob.: +7 (921) 945-49-41
E-mail: ktprim@mail.ru

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF THE REPUBLIC OF CRIMEA
President Irina CHERNENKO
28 Kirova St., Kerch, Republic of Crimea
Tel/fax: (365 61) 6-00-05, (365 61) 3-93-05
E-mail: irinachernenko@mail.ru

ARCTIC TERRITORIAL ORGANIZATION
Chair of the Board Petr KLINDUKHOV
3 Flotsky Proezd, Murmansk
Tel/fax: +7 (8152) 42-28-60
E-mail: arorpsm@gmail.com

NORTHERN TERRITORIAL ASSOCIATION OF UNION ORGANIZATIONS OF ALL-RUSSIAN UNION ASSOCIATION "MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION"
Chair Alexander KRASNOSHTAN
58/1 Lomonosov Prospect, Bld. 1 Arkhangelsk
Tel/fax: +7 (8182) 63-72-60
E-mail: arkhangelsk@sur.ru

ST. PETERSBURG REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION
Chair of the Board Yury SUKHORUKOV
10/2 Dvinskaya St., 7th floor, St. Petersburg
Tel/fax: +7 (812) 714-95-65
E-mail: petersburg@sur.ru

INTERREGIONAL PILOTS UNION
President Vladimir KABANOV
10/2 Dvinskaya St., 7th floor, St. Petersburg
Tel/fax: + 7 (812) 380-70-52, mob: +7 (911) 947-03-37
E-mail: unionpilots@mail.ru

TERRITORIAL ASSOCIATION OF UNION ORGANIZATIONS – ASSOCIATION OF MARINE TRANSPORT UNIONS OF THE SOUTH OF RUSSIA "YUGMOR"
President Nikolay POPOV
16B Pobedy St., Novorossiysk
Tel/fax: +7 (8617) 61-18-05, 61-38-44
E-mail: ugmor@nvrsk.ru

ИНСПЕКТОРЫ ТРУДА РПСМ

ПАВЛОВ Кирилл Игоревич
198035, Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт., оф. 725
Тел./факс: +7 (812) 718-63-80
Моб.: +7 (911) 929-04-26
Email: pavlovk@sur.ru

АНАНЬИНА Ольга Федоровна
353900, Новороссийск,
наб. им. адмирала Серебрякова,
д. 15/2, Международный центр
моряков, оф. 32, 3 эт.
Тел./факс: +7 (8617) 612-556
Моб.: +7 (988) 762-12-32
Email: ananina@sur.ru

БАНГЕРТ Евгений Адольфович
353907, г. Новороссийск,
ул. Кутузовская, д.17
Тел./факс: +7 (8617) 61-45-11
Тел.: +7 (8617) 70-50-87
E-mail: bangert@sur.ru

ЖЕРЕБЦОВ Валентин Владимирович
692926, Находка,
ул. Ленинская 2, оф. 10
Тел.: +7(42366) 5-61-00
Email: nakhodka@sur.ru

SUR LABOR INSPECTION

Kirill Pavlov (Mr.)
10/2 Dvinskaya St., office 725,
St.Petersburg, 198035, Russia
Tel/fax: +7 (812) 718-63-80
Mob.: +7 (911) 929-04-26
Email: pavlovk@sur.ru

Olga Ananina (Ms.)
15 Admiral Serebryakov's
Embankment, office 32 (3rd floor),
International Seafarers' Center,
Novorossyisk, 353900, Russia
Tel/fax: +7 (8617) 612-556
Mob.: +7 (988) 762-12-32
Email: ananina@sur.ru

Yevgeny Bangert (Mr.)
17 Kutuzovskaya St.,
Novorossiysk, 353907, Russia
Tel./Fax: +7 (8617) 61-45-11
Tel.: +7 (8617) 70-50-87
Email: bangert@sur.ru

Valentin Zherebtsov (Mr.)
2 Leninskaya St., office 10
Nakhodka, 692926, Russia
Tel.: +7(42366) 5-61-00
Email: nakhodka@sur.ru



РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ

SEAFARERS UNION OF RUSSIA

sur.ru