

*К. В. Женгал*

## ПРОБЛЕМИ ДІЯЛЬНОСТІ МОРСЬКИХ ПРОФСПІЛОК В УМОВАХ СТАНОВЛЕННЯ НЕЗАЛЕЖНОСТІ УКРАЇНИ

*Ключові слова: інтеграція, морська галузь, профспілки, Чорноморське морське пароплавання.*

*Ключевые слова: интеграция, морская отрасль, профсоюзы, Черноморское морское пароходство.*

*Key words: integration, maritime industry, the unions, Black Shipping.*

Дослідження діяльності українських профспілок, які були і залишаються наймасовішими громадськими організаціями, є важливою складовою вітчизняної історії. Становлення та розвиток руху профспілкових об'єднань морської галузі є малодослідженим навіть на рівні усієї України. Однією з причин цього є його документальна недосяжність для дослідників, а саме: відсутність архівних джерел, пов'язаних з їх діяльністю, відсутність інколи друкованих видань, на сторінках яких можна було б прослідкувати формування основних напрямів діяльності конкретної профспілки тощо. У той же час морські профспілки на сучасному етапі не тільки виконують функцію захисту та представництва соціально-економічних інтересів галузі, але й відіграють важливу інтеграційну роль України за кордоном. Комплекс названих факторів обумовив актуальність обраної теми статті.

Історіографія, яка розглядає українські профспілки у роки незалежності України, представлена численними дослідженнями істориків, соціологів, політологів та інших науковців різних галузей. В той же час література, яка б висвітлювала та аналізувала діяльність та розвиток морських профспілок, майже відсутня. У такому випадку на допомогу досліднику приходять джерела, які мають вузьке коло поширення. Серед таких поточні архіви профспілок, періодична преса, а також видання морських профспілок, які мають незначний тираж та внутрішній характер використання.

Реформування українського профспілкового руху після 1991 р. було позначене переорієнтацією вже існуючих на той

час профспілкових структур на нові задачі, які ставило перед ними суспільство. Поруч із цим відбувався розвиток нових профспілкових об'єднань. Це ставало результатом об'єднуючих зусиль самих профспілок та колективів працівників окремих установ та підприємств.

Якщо розглянути найбільш масові та представницькі морські профспілкові організації незалежної України, перш за все варто звернути увагу на Профспілку працівників морського транспорту України. Вона є найстаріша у державі та бере свої витоки зі страйку 1903 р. У ході страйку була організована перша профспілкова організація — страйковий комітет. Але страйковий комітет став легальною організацією лише в 1905 р., коли 1 вересня в Одесі почала свою легальну діяльність «Реєстрація суднових команд». У серпні 1906 р. «Реєстрація» була перейменована у «Професійне товариство суднових команд Чорноморського торгового флоту в Одесі» («Спілка моряків»). З 1912 р. «Спілка моряків» починає видавати свою газету — «Моряк», яка відновлена Профспілкою робітників морського транспорту України і до сьогодні є її друкованим органом. В березні–квітні 1917 р. вживаються заходи по створенню загальноросійської спілки працівників морського та річкового транспорту.

За часів СРСР в Україні існували на морському та річковому транспорті 4 басейнових комітети: Азовський, Дніпровський, Дунайський та Чорноморський, які входили до профспілки працівників морського та річкового флоту СРСР і підпорядковувались Москві, не маючи статусу окремої профспілки. З проголошенням незалежності України, 30 січня 1992 р. на першому установчому з'їзді була створена Профспілка працівників морського транспорту України (ППМТУ), яка стала правонаступницею колишньої галузевої Профспілки працівників морського й річкового флоту СРСР на території України [1, арк. 2].

Профспілка об'єднала підприємства морської галузі, судноплавні компанії, учбові заклади тощо. Та охопила територіально не тільки увесь південний регіон, але й Донецьку та Запорізьку області [2]. ППМТУ разом з усіма її членськими організаціями увійшла до Федерації профспілок України. В 1997 р. відбувся II з'їзд, у 1999 р. III (позачерговий) з'їзд, у 2002 році — IV з'їзд профспілки.

Ще у вересні 1991 р. була створена Морська профспілка Чорноморського морського пароплавства (ЧМП), яка в подальшому стала серйозним конкурентом Профспілки працівників морського транспорту України. Власне на середину 1990-х рр. Морська профспілка об'єднувала більш як 2/3 працівників пароплавства. Першим головою її став А. Соснін. З самого початку у незалежної Морської профспілки почалися непорозуміння з адміністрацією ЧМП, яку тоді очолював В. Пилипенко. Морській профспілці відмовляли у радіозв'язку з судами, діяльність їх усіяло блокували. Після приходу до керівництва ЧМП у 1992 р. П. Кудюкіна ситуація змінилась на протилежну. ППМТУ було позбавлено радіозв'язку з судами, а комітет Морської профспілки перетворився на опору адміністрації [3, с. 32].

Коли в липні 1994 р. за фактами службових зловживань Генеральна прокуратура України порушила кримінальну справу проти П. Кудюкіна та діяльності створеного ним акціонерного товариства «Бласко», голова Морської профспілки А. Соснін виступив на його захист.

Відтак виникли протиріччя між А. Сосніним та частиною профспілкових функціонерів, що звинувачували його у фінансових зловживаннях та перетворенні Морської профспілки на «кишенькову» профспілку адміністрації. У жовтні 1994 р. опозиційна частина профспілки, використовуючи ситуацію, обрала новим головою Морської профспілки М. М. Барського [4]. На цьому етапі відношення Морської профспілки та ППМТУ, які до того за свідченням учасників профспілкового руху базувались на особистій неприязні голів профспілкових об'єднань А. Сосніна та В. Зубкова, перейшли у стадію діалогу [5].

Ще одним із представників профспілкового об'єднання, яке мало свої витoki із Морської профспілки ЧМП, стала Федерація морських профспілок України (ФМПУ). ФМПУ була створена 15 січня 1992 р. на I Установчому з'їзді перших незалежних профспілок морської галузі в Україні. Засновниками ФМПУ стала Морська профспілка ЧМП і Незалежна профспілка докерів Іллічівського морського торговельного порту [6, с. 64]. Власне остання діяла вже з жовтня 1990 р. на чолі з А. Бойчуком. Профспілка об'єднувала близько 4000 працівників порту. Керівництво профспілки в особі А. Бойчука вкрай негативно

ставилось до так званих традиційних профспілок в особі ФПУ, вважаючи їх корумпованими, та заперечувала будь-які контакти з останніми [7]. У березні 1992 р. ФМПУ подала заявку на вступ до Міжнародної Федерації транспортників (МФТ/ITF), а вже у квітні того ж року стала її членською організацією. Першим головою Федерації став С. Борщ.

Ще одним прикладом об'єднання незалежних профспілок стала Регіональна Федерація морських профспілок півдня України (РФМППУ), потреба виникнення якої була продиктована актуальними проблемами тогочасного суспільства. У зв'язку з різким скороченням флоту України після розпаду СРСР звільнилися і стали безробітними десятки тисяч моряків. У таких умовах з'явилися посередницькі агентства із працевлаштування безробітних моряків в іноземні судовласницькі компанії. Внаслідок цього з'явилося та міцно закріпилося слово моряк-«підпрапорник» [8]. Моряки-«підпрапорники» потребували правового та соціального захисту.

Моряки Чорноморського флоту (ЧМП) створили профспілку, яка об'єднувала моряків-«підпрапорників». Наприкінці 1999 р. на Установчій конференції була створена Одеська обласна профспілка моряків (ООПМ). Згодом виникла ідея створення нової профспілкової структури для консолідації профспілкових сил і згуртування моряків-«підпрапорників» у відстоюванні їх інтересів, посиленні соціального захисту. Нове профспілкове об'єднання було створено 15 вересня 2000 р. в м. Херсоні на Установчій конференції за активної участі Одеської обласної профспілки моряків (з грудня 2001 р. Одеська обласна профспілка моряків-«підпрапорників» (ООПМП)) та Херсонської обласної морської профспілки (ХОМП). Воно одержало назву Регіональна Федерація морських профспілок півдня України. Головою Федерації було обрано Є. І. Ізотова [9].

Варто сказати, що становлення морських профспілок в Україні мало такий фактор впливу, як діяльність Чорноморського морського пароплавання. Сьогодні не викликає сумніву, що 1990-ті рр. видались найбільш складними в історії пароплавання. Ще на початку 1991 р. до тодішнього лідера держави М. С. Горбачова було надіслано листа із проханням звернути увагу на складне становище пароплавання [10, арк. 98–99]. Відмічалось, що ЧМП має надмірне старіння флоту, що веде

до масового списання суден. Слабке фінансування та недостатня державна підтримка ведуть до знищення матеріальної бази флоту [251, арк. 95]. Окрім фінансової кризи у ЧМП відмічалась криза управління. Варто лише навести той факт, що протягом досліджуваного періоду керівництво ЧМП змінювалось 7 разів, а до оцінки діяльності деяких із них, а саме П. Кудюкіна, долучалась Генеральна прокуратура України. Кризові явища в управлінні пароплавством у певній мірі вплинули і на розкол у профспілковому русі морської галузі.

Взаємини новопосталих профспілкових об'єднань не можна назвати партнерськими. На сторінках періодичних видань повсякчас відбувались взаємні звинувачення профспілок у тих чи інших порушеннях прав та інтересів працівників. Особливого резонансу набув конфлікт між головами Морської профспілки ЧМП А. Сосніним та ППМТУ В. Зубковим [11]. Відсутність порозуміння між профспілками морської галузі в першу чергу визначалась конкуренцією за профспілкове членство та внески. Особливо гостро постало це питання, коли українські моряки отримали можливість працювати на іноземних суднах та отримувати зарплатню в іноземній валюті.

Окрім цього, закономірним, на наш погляд, видається ситуація несприйняття традиційних профспілок, а саме таких, які були створені на базі колишніх радянських та мали тісні зв'язки з державними структурами, незалежними та навпаки. Незалежні профспілки часто звинувачували традиційні у «ностальгії за Радянським Союзом» та його методами в управлінні [12].

Таким чином, аналіз оформлення профспілкової мережі у перші роки незалежності свідчить про певний розкол профспілкового руху в одній із найбільш провідних галузей країни. На нашу думку, найголовнішою причиною цього явища стали руйнівні тенденції в самому ЧМП, на базі якого працювали вищевказані профспілкові об'єднання.

Ще однією особливістю морських незалежних профспілок стало їх перманентне реформування протягом усіх 1990-х рр. Причин цьому було декілька. Першою з них можна назвати процедуру державної реєстрації усіх профспілок після 1999 р., яка стала необхідною після прийняття Закону України «Про професійні спілки, їх права та гарантії діяльності». Багато профспілок тоді не змогли відповідати потрібним вимогам та

змушені були або самоліквідуватися, або піддати реформації свою структуру. Друга ж причина носить дещо особистий характер. Часто створення нової профспілки ставало інструментом для профспілкових лідерів перетягнути частину моряків, а значить, і членські внески від їх прибутків у своє власне розпорядження.

Оформлення незалежності України призвело до значних соціально-економічних перетворень, які більшість дослідників визначають як період трансформаційної кризи. Критичний стан виробництва простежувався в кожній галузі промисловості країни. Не була винятком і морська галузь. В умовах зниження ділової, науково-технічної та інвестиційної активності в країні, зміни транспортно-економічних зв'язків, переорієнтації ринків збуту виробничі можливості морського транспорту використовувались менше їх потенціальних можливостей. Залишились без роботи і українські моряки, які почали поповнювати екіпажі суден іноземних судовласників та конкурувати з представниками інших національностей. Разом з тим гостро постало питання соціального та економічного захисту українських моряків, що винаймались іноземними судовласниками як прямо, так і через українських посередників — так звані крюінгові агентства (агентства з працевлаштування моряків за кордоном).

Моряк, йдучи у плавання, нерідко залишався безправною та жорстко експлуатованою робочою силою. Йому не гарантовані відповідні умови праці, пенсійне та медичне страхування, встановлення чіткої заробітної плати. Агентства — посередники з працевлаштування моряків не завжди дотримувались всіх необхідних вимог для працевлаштування моряків за кордоном, таким чином залишаючи останнього сам на сам з роботодавцем у відстоюванні своїх інтересів [13, арк. 9 зв.].

Хоча робота по вдосконаленню законодавства з питань працевлаштування моряків за кордоном проводилась профспілками даної галузі, однак практичної реалізації вона не отримувала. Тому під час досліджуваного періоду дуже гострою була проблема законодавчого закріплення обов'язкового встановлення соціально-трудова гарантій при укладенні контрактів найму моряків та зовнішньоекономічних контрактів між українськими посередниками та судовласниками.

Маючи як приклад великий досвід закордонних колег, морські профспілки не мали навіть державного обліку кількості українських моряків, що у той чи інший час знаходились на роботі за кордоном.

Підтримуючи зв'язки з Міжнародною федерацією робітників транспорту (ITF), ППМТУ все ж вдалось суттєво покращити соціально-економічні умови українських моряків, а саме підвищити рівень заробітної плати, отримати можливість для моряків працювати під зручним прапором та закріпити це підписанням відповідного колективного договору, ухваленого ITF.

Однак розрізненість та неузгодженість профспілкового руху в області породжувала негативні наслідки і на міжнародній арені. Так, на конгресі ITF в Женеві 1994 р. моряків від України представляли одразу дві профспілки — ППМТУ та МП ЧМП. У результаті внутрішні суперечки профспілкових очільників упродовж міжнародного конгресу, доноси одного керівника на іншого та намагання апелювати у вирішенні конфлікту до міжнародних представників викликало лише подив та несерйозне ставлення світової громадськості до вітчизняного профспілкового руху [14].

Однак все ж співпраця ППМТУ та ITF була поновлена та триває і по сьогодні. Станом на 2001 р. ППМТУ підписала колективні договори більш ніж з 10 компаніями, що відповідають стандартам ITF. Враховуючи відповідний рівень законодавчої свідомості, судовласники компанії, з якими підписані колективні договори, у своїй більшості виконували умови укладених угод.

Однак залишалось відкритим питання захисту моряків, які не належать до морської профспілки. Непоодинокими були факти несплати заробітної плати українським морякам судовласниками після закінчення контракту по найму, неможливість отримати компенсацію морякам у разі отримання травми, через те, що судовласник своєчасно не застрахував свої ризики, та ін.

Попри усі складнощі, із якими стикались морські профспілки в умовах становлення України як незалежної держави, саме вони виступали єдиною громадською силою, яка брала на себе повноваження вирішувати питання соціального захисту робітників у галузі. У той час, коли певні категорії населення, як,

наприклад, моряки-«підпрапорники», які працювали на іноземних судах, не були під захистом навіть чинного українського законодавства, професійні спілки морської галузі ставали у буквальному сенсі першими і єдиними виразниками інтересів найманих працівників.

Окрім цього, морські профспілки розширювали міжнародні зв'язки та таким чином виводили не тільки профспілковий рух України, а й саму державу на новий рівень її розвитку, здійснюючи таким чином важливі кроки на шляху до її інтеграції у міжнародний простір.

Питання участі українських профспілок у міжнародних організаціях є до сьогодні майже недослідженим, однак перспективним та актуальним для подальших наукових розвідок. І роль морських профспілок у цьому питанні видається нам провідною.

### *Джерела та література*

1. Архів Профспілки працівників морського транспорту України, м. Одеса. Спр. 01–03. Від з'їзда до з'їзда (матеріали до звітної доповіді на II з'їзді профспілки), лютий 1996 р., 20 арк.
2. Профсоюз работников морского транспорта Украины. — Одесса : Изд. центр ООО «Редакция Украинской транспортной газеты «Моряк», 2007.
3. Голобуцький О. Сучасний профспілковий рух в Україні / О. Голобуцький, Ю. Докунін, В. Кулик. — К., 1996 —. — (Серія «Ексклюзив»). Вип. 5. — 1996. — 60 с.
4. Барский Н. О каком раздоре в профсоюзах пишет Е. Кравец в газете «Одесский вестник» / Н. Барский // Морские ведомости. — 1995. — 11 сентября.
5. Костин Р. ЧМП: Профсоюзы в режиме диалога / Р. Костин // Моряк. — 1995. — 27 февраля.
6. Україна транспортна / [упор. В. Болгов]. — К., 2007 —. — (Український видавничий консорціум. Громадська організація «Українське наукове товариство геральдики та вексилології»). Вип. 1. — 2007. — 336 с.
7. В. М. Федерация морских профсоюзов минувший год был нелёгким / В. М. // Вестник региона. — 1996. — 6 января.
8. Атарщиков В. Наш моряк под чужим флагом / В. Атарщиков // Одесские известия. — 1995. — 30 мая.
9. Изотов Е. Мы работаем открыто / Е. Изотов // Судостроение. — 1998. — № 8–9. — С. 20–21.
10. Центральний державний архів громадських об'єднань України. Ф. 1. Центральний комітет Комуністичної партії України. Оп. 32.



- Спр. 2940. О состоянии дел в Черноморском морском и Советском Дунайском пароходствах, січ. — лип. 1991 р., 98–99 арк.
11. Соснин А. Пусть говорят документы / А. Соснин // Юг. — 1993. — 12 мая.
  12. Чумак А. Тоска по империи или Вперёд назад / А. Чумак // Юг. — 1993. — 20 августа.
  13. Архів Профспілки працівників морського транспорту України, м. Одеса. Спр. 01–03. Від з'їзда до з'їзда (матеріали до звітної доповіді на II з'їзді профспілки), лютий 1996 р., 20 арк.
  14. Набывчившись, ничего не добьёшься // Моряк. — 1994. — 12 сентября.

### *Анотації*

***Женгал К. В.* Проблемы деятельности морских профсоюзов в условиях становления независимости Украины.**

В статье на основе архивных данных и материалов периодической прессы представлен анализ деятельности морских профсоюзов Украины. Рассмотрено становление наиболее массовых профсоюзов морской отрасли, их взаимодействие и сотрудничество с международными организациями.

***Zhengal K. V.* The problems of sea trade unions in conditions of independence of Ukraine.**

This paper presents the analysis of the periodical press of the Marine Trade Unions of Ukraine based on historical data and materials. The article shows the formation of the most abundant marine industry unions, their interaction and cooperation with international organizations.