



« ...И НЕ ДА ЗАВАЛИТ БОСФОР КАМНЯМИ, И НЕ ОСТАНЕМСЯ МЫ БЕЗ РАБОТЫ!»

...Если за морем жить хорошо, то об этом мы с вами обязательно узнаем от тех, кто за этими морями бывал не один десяток раз. У нашей страны, несмотря ни на что, флот существует и потрясающие профессионалы своего дела – моряки, а значит, у этого флота должен быть хороший и замечательный праздник.

В президентском указе говорится: «Установить в Украине профессиональный праздник работников морского и речного флота и военнослужащих Военно-морских Сил Вооруженных Сил Украины – День флота Украины, который отмечать ежегодно в последнее воскресенье июля».

С той поры гражданский и военный флот вновь стали отмечать свои профессиональные праздники вместе. Самым весомым из исторических событий для установления даты празднования Дня Военно-морских Сил в Украине признан морской поход и победа киевского князя Олега под Константинополем в июне-июле 907 года.

Для одесситов, где почти каждый третий житель миллионного города в той или иной мере причастен к профессии моряка, воскресенье 28 июля ознаменовано рядом мероприятий, приуроченных к празднованию Дня флота Украины и Дня военно-морского флота России.

В зале концертно-выставочного комплекса Одесского морского вокзала под одной крышей на торжество собрались все те, благодаря которым Украина считается морской державой.

Выбрать и назвать лучших из лучших всегда очень сложно. Но есть моменты, когда хочется хотя бы в нескольких словах отметить труд людей, которые верно служат своему делу. Вот и сегодня со сцены звучали фамилии людей, которые год за годом ответственно выполняют свою работу.

По представлению Президиума Центрального Совета Профсоюза работников морского транспорта Украины, за добросовестный труд, высокий профессионализм, личный вклад в развитие профсоюзного движения на морском транспорте и в связи с профессиональным праздником – Днем Флота Украины,

Почетной грамотой ФПУ награждены:

- Самборская Надежда Константиновна, председатель Ревизионной комиссии ПРМТУ, бухгалтер первичной профсоюзной организации Белгород-Днестровского морского торгового порта.

Нагрудным знаком ПРМТУ «Почетный работник ПРМТУ»:

- Анашкин Игорь Игоревич, председатель первичной профсоюзной организации Мариупольского морского торгового порта.

Почетным знаком «Знак Почета II степени»:

- Гривко Василий Петрович, председатель первичной профсоюзной организации Бердянского морского торгового порта;

- Топор Валентин Семенович, председатель первичной профсоюзной организации ИП «Металзюкрайн Корп. Лтд.»;

- Половнюк Николай Ефимович, председатель первичной профсоюзной организации «Единство» («ГПК Украина»);

- Харьков Сергей Николаевич, председатель первичной профсоюзной организации ЧАО «Региональное управление в Украине Российского морского Регистра судоходства».

За высокий профессионализм, личный вклад в развитие социального партнерства в отрасли морского транспорта, плодотворное сотрудничество с Профсоюзом работников морского транспорта Украины, Климуш Орест Дмитриевич, председатель Федерации работодателей транспорта Украины и Титаренко Татьяна Васильевна, заместитель генерального директора Федерации работодателей транспорта Украины по правовым вопросам, были награждены ценным подарком – именными часами от Председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины.

История украинского флота вобрала в себя доблесть многих поколений защитников родной земли, стала примером для подражания нынешним защитникам морских рубежей Отечества. Хотя об этом позже, а пока праздник! И мы от всей души поздравляем каждого, для кого этот день является воплощением доблести и чести, верности морским традициям и преданности Родине! С Днем флота Украины!



Михаил КИРЕЕВ – Председатель ПРМТУ:

«Сегодня последнее воскресенье июля – День флота Украины. Сегодня еще один великий праздник – 1025 годовщина Крещения киевской Руси. И я думаю, что это знаменательно, то что в этот день собрались представители всех ветвей власти министерства и представители работодателей, которые будут обеспечивать работой наших работников.

Самое главное, чтобы оно пошло на благо наших портовиков. Всех поздравляю с праздником!



Самое главное здоровья, счастья, благополучия и исполнения всех желаний!».

Юрий ВАСЬКОВ – председатель АМПУ, начальник ГП «ОМТП»:

«Знаете, как говорят – война войной, а обед по расписанию. Но у нас войны нет, но у нас реформа, а праздник есть праздник: и во время реформы праздник, и в спокойное время праздник, в любом случае задача сегодня всем коллективом отметить день флота, чтобы зарядиться на будущие положительные шаги в направлении дальнейшего реформирования».



Владимир СЕВРЮКОВ – директор департамента государственной политики в отрасли морского и речного транспорта Украины:

«Во-первых, я хочу поздравить с нашим профессиональным праздником – Днем флота и пожелать счастья, удачи и, как говорят моряки – семь футов под килем и не да завалит Босфор камнями, и не останемся мы без работы!!!

Ну, а что касается праздника, если вы обратили внимание, то давно мы не собирались все вместе – вся морская общность – на его празднование.

И то, что мы собрались именно здесь, так это символично, т.к. Одесса



постепенно возвращает свое первенство как столица морской державы. Ведь неслучайно главный офис и центральный офис морской администрации находятся в Одессе».

НА СВЯЗИ –
ПЕРВИЧНЫЕ

ДЕЛО ОБЩЕЕ – ПРАЗДНИК ОБЩИЙ!

Первичные профсоюзные организации Профсоюза работников морского транспорта Украины отметили День флота Украины.



26 июля коллектив филиала «Дельта-лоцман» государственного предприятия «Администрация морских портов Украины» отметил День флота Украины.

Ввиду значительной географической отдаленности подразделений филиала празднование профессионального праздника по традиции сотрудники отмечали в рабочих коллективах по месту работы и в каждом подразделении была своя «творческая» программа.

Например, николаевцы отметили праздник консервативно: в ресторане «Старгород», совмещая, как говорится, приятное (прием пищи и напитков) с полезным и интересным (участие в конкурсах, концертная программа, танцы и дружеское общение).

Вечерней программе отдыха предшествовала торжественная церемония награждения сотрудников филиала благодарностью от руководства филиала «Дельта-лоцман» и Министерства инфраструктуры Украины.

Приятным и неожиданным подарком от профсоюзной организации филиала стала лотерея ценных призов, проведенная во время празднования.



В это же время портовики Феодосийского морского торгового порта собрались в уютном большом зале клуба профкома порта для торжественного мероприятия, посвященного Дню флота Украины. Для них были накрыты столы, разноцветные огни прожекторов и воздушные шары создавали атмосферу праздника. Присутствовало на вечере более 180 человек.

Организаторы торжественного вечера – профсоюзный комитет порта и коллектив Клуба – постарались подготовить вечер незабываемым.

Открылся вечер выступлением художественной

самодеятельности клуба профкома порта. Вокальная группа «Акватория», танцевальный коллектив «Веснянка» своими выступлениями порадовали портовиков.

После вступительных замечательных концертных номеров, подготовленных художественными коллективами Клуба профкома порта, в торжественной обстановке начальник Феодосийского филиала Государственного предприятия «Администрация морских портов Украины» Мазыло А.Д., заместитель директора Государственного предприятия «Феодосийский морской торговый порт» Беляев А.Е. и председатель первичной профсоюзной организации Феодосийского морского торгового порта Щербак С.В. поздравили портовиков с профессиональным праздником.

За многолетний и добросовестный труд в порту и в честь профессионального праздника более 40 работников порта и администрации были награждены Почетными грамотами и денежными премиями.

Почетными грамотами ПРМТУ и Благодарностями ПРМТУ были отмечены люди, которые внесли весомый вклад в развитие и укрепление профсоюзного движения.

После награждения действие на сцене плавно перешло на экран. Все присутствующие в зале с замиранием сердца следили за кадрами, где были показаны фотографии видов порта в разные годы, люди разных поколений, которые поднимали наш порт. Зал взрывался аплодисментами при виде знакомых и родных лиц.

На праздничный вечер приглашены ветераны порта, которые внесли значительный вклад в развитие Феодосийского порта и морской отрасли Украины: Большаков Юрий Павлович (начальник порта 1976-1999 г.г.), Багнюков Владимир Ильич, Колесниченко Иван Афанасьевич, Теплицкий Виктор Соломонович, Штрамбранд Илья Петрович. В торжественной обстановке ветеранов стоя приветствовали все портовики. Ветераны порта поздравили всех присутствующих на вечере с профессиональным праздником и коротко поделились своими воспоминаниями о работе в родном Феодосийском порту. Администрация порта поощрила ветеранов денежной премией, а от профсоюзного комитета ветеранам были вручены подарки.



По доброй традиции отметить праздник портовики Херсонского морского торгового порта собрались на водной станции. Ровно в 10.00, по звуку ко-

рабельной рынды, или как сказали бы на флоте – по склянкам – приступили к чествованию лучших представителей всех подразделений порта.

Открыл вечер председатель профкома порта Валерий Тернавский.

Портовикам есть чем гордиться. К своему 235-летию порт подошел с неплохими результатами: за минувший год переработано 3100 тыс. тонн грузов, общая сумма платежей в бюджеты всех уровней превысила 56 млн. гривен. При этом освоено капитальных инвестиций на сумму 38,7 млн. гривен. Все капиталовложения сделаны за счет собственных средств предприятия.

Аплодисментами встречали участники праздника приветствия коллег из других украинских портов. Портовики знают, что многие традиции им удалось сохранить благодаря сильной профсоюзной организации, а хорошие кадры сегодня – не меньший капитал предприятия, чем техническое оснащение. Именно поэтому администрация порта уделяет внимание не только модернизации производства, но и модернизации персонала. Здесь не жалеют средств на повышение профессионального уровня.

Традиционно, в свой профессиональный праздник, портовики подвели итоги Спартакиады среди структурных подразделений порта с вручением дипломов и кубков. Для всех участников праздника на воде была подготовлена развлекательная программа – с участием Нептуна и его обворожительной свиты. Состоялись увлекательные конкурсы, викторины, спортивные соревнования. Без подарков и призов никто не остался!

В праздничную программу коллектива ФГУ «Укрморкартографии» «Госгидрографии» также вошли и спортивные мероприятия, и поздравления, и конкурсы, награждения. Сотрудники различных подразделений организовали футбольные команды и группы поддержки.



«Дунайцы» не отстали от своих коллег и на территории Морского вокзала от души встретили общий профессиональный праздник День флота Украины.

Начало праздничного дня 28 июля 2013 г. ознаменовалось возложением цветов к стеле «100-летие организации судоходства на Дунае» митингом возле памятника Морьякам-Дунайцам. Вечером играл духовой оркестр, а с восходом первой звезды в ночном небе взорвались красочные залпы салюта.



Ренийцы украсили свой праздник номерами художественной самодеятельности, которые были исполнены силами самих работников порта.

Это добавило веселых ноток и задорного настроения морскому празднику.

Реформа портов Украины в действии; вопросов больше, чем ответов, но, несмотря на все это, первичные профсоюзные организации ПРМТУ всегда находят время и для праздника, и для работы!

МОРСКИЕ ПОРТЫ ОБЪЕДИНЯТ ТЕРМИНАЛЫ ВСЕХ ФОРМ СОБСТВЕННОСТИ

С 13 июня в Украине появилось 18 новых географических объектов. Все они бывшие государственные морские порты. Управлять ими теперь будут вновь созданные администрации морских портов.

Главный офис АМПУ находится в Киеве, а главное представительство «Администрации морских портов Украины» отныне в Одессе. Ведь именно в нашем городе сконцентрировано наибольшее количество специалистов морехозяйственного комплекса Украины.

30 июля в ходе встречи с журналистами, Юрий Васьков сообщил, что согласно Закона «О морских портах Украины» с 13 июня этого года в соответствии с мировой практикой «морской порт» – географическое понятие.

Это – определённая границами территория и акватория, на которой работают субъекты хозяйствования всех форм собственности, деятельность которых связана с обслуживанием судов, грузов или переработкой продукции.

Исполняющий обязанности председателя «Администрации морских портов Украины» Юрий Васьков рассказал о том, как теперь будет организована работа портов, и какие изменения принесет реформа.

«Идеология Закона «О морских портах Украины» предусматривает, что любой терминал, который переваливает грузы в международном морском сообщении, должен быть отнесен к географическому понятию «морской порт». Уже сегодня частные морские терминалы «Нибулон», «Ника-Тера» «ТИС», «Авлита» изъявили желание войти в границы ближайших морских портов. Перечисленные компании, а это львиная доля частных игроков на рынке, понимают необходимость вхождения в границы морских портов, как географических территорий. Т.к. вхождение в состав порта откроет дополнительные перспективы для развития», – заявил Юрий Васьков.

Восемнадцать морских портов достались в наследство новому предприятию. По словам Юрия Васькова треть из них убыточна. Но шансы на исправление этой ситуации есть. Две недели назад Кабинет Министра Украины принял важный документ для развития этой отрасли – 25-летнюю стратегию развития.

Также до конца августа будет разработана стратегия для каждого отдельного порта, которые затем должны быть утверждены Министерством инфраструктуры. Для каждого порта будет разработана оптимальная модель выполнения этого плана.

Юрий Васьков сообщил, что АМПУ приняла эстафету от морских портов в части реализации ранее начатых инфраструктурных проектов. Речь идет о капитальных инвестициях, реконструкции, создании новых объектов в Одесском, Южном, Феодосийском морских портах. Продолжаются дноуглубительные и ремонтные работы в Одесском порту. Три проекта реализуются в акватории Южного. В Бердянске проводится ремонтное черпание, осуществляются работы в Керчи и Николаеве. Постоянно производится ремонтное черпание на каналах ГП «Дельта-лоцман» – БДЛК и ГСХ «Дунай-Черное море». В ближайшее время планируется возобновить реализацию проектов в Белгород-Днестровском морском порту.

Также среди актуальных задач, которые стоят перед АМПУ, – создание Реестра морских портов и Реестра гидротехнических сооружений.



Владимир СЕВРЮКОВ – директор департамента государственной политики в отрасли морского и речного транспорта Украины:

«Что касается результатов, с которыми мы подошли к этому празднику – то вы знаете, что началась у нас реформа портов – создано основное правовое поле по модернизации портового хозяйства. Мы далеко экономически отстали, если посмотреть на экономику других стран – груз работает в тандеме с причалом либо с терминалом, – у нас этого нет. Отсюда у нас колоссальные потери.

Поэтому мы надеемся, что портовая реформа стартовала, созданы основные структурные подразделения, которые будут претворять ее в жизнь, а наша задача и задача исполнительной власти – совместно с бизнесом, с госсектором – доработать принятую стратегию с точки зрения инвестирования в узкие места портового хозяйства (это глубины, это причалы), а задача государственных компаний (это морские порты) – трансформироваться с использованием ренты концессий и попытаться сделать все, для того, чтобы грузовладелец стал хозяином на 25, 49 лет

(в зависимости от условий конкурса) терминала и привязал грузовую базу к терминалу. Правовое поле для этого министерством тоже создано. Следующий шаг, который мы уже сделали в этом году (мы предпринимаем третью попытку в истории нашей независимой Украины), – мы говорим о международном реестре, который даст нужный толчок развитию судов под украинским флагом (первая попытка была в 2001 году, вторая в 2008 году и тоже безуспешная) сейчас мы отработали на рабочей группе с участием и науки, и наших ведущих институтов Украины варианты проектов, взяли за основу проект международного реестра, разработанного профессором Котлубаев – одеситом, и сейчас мы вместе с рабочей группой и с потенциальным инвестором проработки данного проекта работаем над этим документом; осенью, возможно, мы его увидим в Верховном Совете. И другой документ, который в сентябре - октябре увидит свет в Верховном Совете, – это закон о внутреннем водном транспорте Украины. Рабочая группа уже конкретно работает с разработчиком, а самое главное – определен инвестор. Эти три базовых документа законодательно позволят нам урегулировать полностью регуляторный процесс на море и на реке. И самое главное – мы закрепили успех – создание транспортной ассоциации, и других институций – координационного совета и т.д. Это совместная дружная работа государственного сектора и частного бизнеса – государственно-частного партнерства. Мы уже не оппоненты, мы уже работаем совместно на одну копилку, на бюджет государства».

Михаил КИРЕЕВ – Председатель ПРМТУ:

«Вот этот первый этап реформы, я считаю, был более легким, чем будут последующие этапы. Дело в том, что мы привыкли работать с государственными предприятиями, с государственной структурой – Министерством транспорта. И это Отраслевое соглашение, которое у нас со дня независимости Украины, уже десятое, – предусматривает достаточно высокие



социальные гарантии и, будем так говорить, мы их сохранили, потому что новые структуры возглавили люди, которые работали во многих государственных предприятиях, в морских портах. Значительно сложнее будет нам сейчас внедрять эти государственные стандарты, сохранять их с предприятиями негосударственной формы собственности, куда придут инвесторы, куда придут люди, которые в силу своего менталитета не всегда хотят видеть рядом с собой профсоюзы, которые будут их контролировать. А данные ситуации необходимы, потому что профсоюзы являются гарантом выполнения этих социальных стандартов на любых предприятиях. У нас порт разделится – ушла часть людей в государственную структуру – АМПУ, а часть осталась в государственном предприятии, которое будет заниматься грузопереработкой, но мы все прекрасно понимаем, что за какой-то период времени будут привлечены инвестиции, зайдут концессионеры, которые будут по-новому руководить, которые будут привлекать грузы, вкладывать свои деньги и в развитие портовой структуры. И нам действительно хотелось бы, чтобы те люди, наши члены профсоюза и не только, которые проработали десятки лет на предприятии, чтобы за ними действительно сохранились те социальные гарантии, которые они имели до перехода в другую структуру.



Дмитрий ДЕМИДОВИЧ – заместитель Министра инфраструктуры Украины:

Проведенная реорганизация и создание «Администрации морских портов», то что мы всегда говорили – когда разрабатывался план и концепция закона, – это все абсолютно правильно, это все абсолютно эффективно. А сейчас наша основная задача в ходе этой реформы привлечь частных инвесторов в государственные предприятия для их развития, а это – мы с вами понимаем – и работа, и заработная плата, и инвестиции, и налоги, и решение всех комплексно-социальных вопросов, которые есть. Поэтому все абсолютно верно, и здесь необходимо понимание и местной общественности, понимание местных властей, понимание портовиков и моряков, и всех жителей, которые связаны с морехозяйственным комплексом, для того, чтобы ее эффективно завершить».

Сводная Конвенция МОТ «О труде в морском судоходстве» 2006 года вступит в силу уже 20 августа 2013 года.

СКОРО ВСЕХ МОРЯКОВ ЖДУТ РАВНЫЕ ПРАВА

В феврале 2006 года на заседании Международной организации труда была принята Сводная морская конвенция, которая включила в себя 38 морских специализированных конвенций. С тех пор весь морской мир начал подготовку к её ратификации и к приведению законодательства своих стран в соответствие с нормами и положением Конвенции.

Напомним, что MLC, 2006 устанавливает минимальные требования для большинства аспектов условий труда моряков, в том числе условий найма, продолжительности рабочего времени и отдыха, проживания, размещения, питания, охраны здоровья, медицинской помощи, социального обеспечения и защиты.

Конвенция вступит в силу уже 20 августа 2013 года.

Почему именно 20 августа? Ответ прост: 20 августа 2012 года были выполнены два необходимых для вступления Конвенции в силу условия – ратификация тридцатью государствами-членами МОТ, которые представляют более 50% мирового валового тоннажа флота. И спустя ровно год Конвенция вступит в силу, независимо от того, ратифицирует её Украина или нет.

Украина должна провести подготовительные мероприятия для приведения своего национального законодательства в вопросах социальной защиты моряков в соответствие с требованиями Конвенции. Сопровождение Конвенции – весьма затратная работа, а бюджетных средств не всегда хватает. Несмотря на неоднократные обращения как Профсоюза работников морского транспорта Украины, так и представителей Международной организации труда, представители Министерства инфраструктуры до сих пор негативно настроены относительно Конвенции и не видят угроз, которые возникнут, если она, Конвенция, не будет ратифицирована нашей страной. Этот документ является фундаментальным и, независимо от того, будет он принят или нет, Украина обязана выполнять его условия. Для того чтоб работать по новым условиям, необходимо совершенствовать законодательную базу.

Проблемные вопросы для Украины как потенциальной страны, стремящейся ратифицировать Конвенцию, состоят в следующем:

- применение стандартов найма и трудоустройства,
- трудовые контракты моряков,
- репатриация,
- компенсации морякам в случае потери или затопления судна,
- количество экипажа,
- разрешение споров,
- ответственность судовладельцев,
- охрана здоровья, обеспечение безопасности и предотвращение несчастных случаев, доступ к береговым объектам социально-бытового назначения,
- социальное обеспечение.

Все эти вопросы обсуждаются со ссылкой на возможности и потенциал государства Украины, как страны, которая собирается присоединиться к Конвенции.

Профсоюз работников морского транспорта Украины приложил немало усилий для того, чтобы посвятить украинскую морскую общественность во все тонкости Сводной конвенции и разъяснить необходимость ее принятия Украиной. Практически он стал тем локомотивом, который инициировал вопрос ратификации Конвенции в сентябре 2009 года, в рамках круглого стола, а затем планомерно занимался вопросами и проблемами ратификации Конвенции в Украине.

Среди всех сторон, участвующих в работе над созданием Конвенции, ключевую идеологическую роль играет именно профсоюзная сторона, как защитник прав и интересов моряков, по той причине, что Конвенция изначально позиционирует себя, как Билль о правах моряков. Конвенцию называют четвёртым столпом морского судоходства, наряду с такими морскими Конвенциями, как SOLAS, STCW, MARPOL, принятыми IMO.

ПОЧЕМУ НЕОБХОДИМА РАТИФИКАЦИЯ?

ДАВАЙТЕ НАПОМНИМ ОСНОВНЫЕ СОСТАВЛЯЮЩИЕ ДАННОЙ КОНВЕНЦИИ:

Это всеобъемлющая международная трудовая Конвенция, принятая Конференцией



МОТ, в соответствии со статьёй 19 её Устава, на морской сессии в феврале 2006 г. в Женеве (Швейцария), устанавливает права моряков на достойные условия труда и помогает создать условия справедливой конкуренции для судовладельцев. Она предназначена для глобального применения, ясного понимания, лёгкого обновления и универсального вступления в силу. MLC, 2006 разработана, дабы стать глобальным юридическим инструментом, который станет «четвёртым столпом» международного режима регулирования качественного судоходства, дополняя ключевые Конвенции IMO, такие как SOLAS, STCW и MARPOL.

ПОЧЕМУ НОВАЯ КОНВЕНЦИЯ БЫЛА ВСЕ ЖЕ НЕОБХОДИМА?

На судах, плавающих под флагами стран, которые не осуществляют эффективную юрисдикцию и контроль над ними, как того требует международное право, морякам часто приходится работать в неприемлемых условиях, в ущерб их благополучию, здоровью и безопасности, а также безопасности судов, на которых они работают. Поскольку трудовая жизнь моряков проходит за пределами страны проживания, и их работодатели также часто не живут в их стране, эффективные международные стандарты необходимы для этого сектора.

Конечно, эти стандарты должны быть также реализованы на национальном уровне, в частности, правительствами, имеющими судоходный регистр и разрешающими судам плавать под флагами своих стран (так называемый «флаг государства»). Это уже хорошо известно в связи с обеспечением безопасности и охраны судов и защитой морской среды. Важно также понимать, что есть много государств-флага и судовладельцев, которые гордятся обеспечением моряков на своих судах достойными условиями работы.

Эти страны и судовладельцы сталкиваются с недобросовестной конкуренцией, в которой им сбивают цену судовладельцы, оперирующие субстандартными судами.

Решение МОТ о том, чтобы двигаться вперед, к созданию MLC, 2006, стало результатом совместной резолюции в 2001 г. международных организаций моряков и судовладельцев, которое впоследствии поддержали правительства. Они отметили, что судоходство является «первой подлинно глобальной отраслью в мире», которая «требует международной нормативно-правовой реакции соответствующего вида – глобальных стандартов, применимых ко всей отрасли». Отрасль призвала МОТ разработать «инструмент, который объединяет в единый текст, столько существующих инструментов МОТ, как это окажется возможным», как приоритет «в целях улучшения соответствия этих стандартов потребностям всех заинтересованных сторон морского сектора».

Было высказано мнение о том, что очень большое количество существующих морских конвенций, многие из которых очень детализированы, затрудняет для правительств ратификацию и применение всех существующих международных трудовых норм. Многие из существующих морских трудовых конвенций устарели и не отражают современных условий труда и жизни на борту судна. Многие имели низкие уровни ратификации.

Кроме того, имелась необходимость в разработке более эффективного применения и соблюдения системы, которая бы способствовала устранению субстандартных судов и, которая будет работать в рамках устоявшейся международной системы для обеспечения соблюдения международных стандартов безопасности и охраны судна и охраны окружающей среды, принятых в рамках Международной морской организации (IMO).

ОСНОВНЫМИ ЦЕЛЯМИ MLC, 2006 Г. ЯВЛЯЮТСЯ:

- обеспечение всеобъемлющей глобальной защиты прав моряков;
- создание равных условий для стран и судовладельцев в стремлении обеспечить достойные условия труда и жизни моряков, защитить их от недобросовестной конкуренции со стороны субстандартных судов.

КАК MLC, 2006 ОБЛЕГЧАЕТ ДЛЯ СТРАН ЕЁ РАТИФИКАЦИЮ И ВЫПОЛНЕНИЕ ЕЕ ТРЕБОВАНИЙ?

Как Устав МОТ, так и многие конвенции МОТ стремятся учитывать национальные условия и обеспечивать некоторую гибкость в применении конвенций, с целью постепенного улучшения защиты работников, с учетом конкретной ситуации в некоторых отраслях и разнообразия национальных условий. Гибкость, как правило, основана на



Министр социальной политики Украины Наталия Королевская одобрила и завизировала своей подписью проект Закона Украины «О ратификации Конвенции Международной организации труда о труде в морском судоходстве», подготовленный для внесения Президентом Украины Виктором Януковичем на рассмотрение Верховной Радой Украины.

Согласно проекта Закона, Конвенция вступит в силу через 12 месяцев после регистрации документа о ратификации Генеральным директором Международного бюро труда.

Еще не известно, будет ли проект Закона фактически подан Президентом и одобрен Верховной Радой Украины, однако то, что правительство страны осознано необходимость прислушаться ко мнению международной морской общественности, уже, несомненно, большой шаг на пути к улучшению условий работы украинских моряков, их быта и социальной защищенности.

принципах трипартизма, прозрачности и подотчетности. При проявлении гибкости в отношении Конвенции правительство обычно осуществляет консультации с заинтересованными организациями работников и работодателей, с любыми принятыми решениями, о которых правительство сообщает в МОТ. Это рассматривается как необходимый и важный подход к обеспечению того, чтобы все страны, независимо от национальных обстоятельств, могли взаимодействовать с международной правовой системой и чтобы международные обязательства соблюдались и осуществлялись, по мере возможности, а также прилагали усилия для улучшения условий.

Это особенно важно для международной отрасли, такой как судоходство. MLC, 2006 в целом следует этому подходу, а также обеспечению дополнительной гибкости, относящейся к отрасли, на национальном уровне. Конвенция призвана быть «твёрдой в правах и гибкой в реализации». Основным препятствием для ратификации существующих морских трудовых конвенций является чрезмерная детализация во многих из них. MLC, 2006 устанавливает основные права моряков на достойную работу в твёрдых заявлениях, но оставляет большую степень гибкости для ратифицировавших стран в том, как они будут осуществлять эти стандарты достойного труда в своих национальных законах.

ОБЛАСТИ ГИБКОСТИ В MLC, 2006 ВКЛЮЧАЮТ СЛЕДУЮЩИЕ:

если не указано иное в Конвенции, то осуществление на национальном уровне может быть достигнуто различными способами, и не обязательно в рамках законодательства;

многие детали в существующих конвенциях, которые создали трудности для некоторых правительств, заинтересованных в ратификации Конвенции, были помещены в части В Кодекса;

при определенных обстоятельствах, применение деталей в Кодексе может быть ослаблено для некоторых малых судов – менее 200 GT, которые не совершают международных рейсов;

несмотря на то, что все суда, охватываемые Конвенцией, должны быть проверены на предмет соответствия её требованиям, администрации государства флага не обязаны сертифицировать суда меньше, чем 500 GT,

если только заинтересованный судовладелец не попросит о сертификации;

MLC, 2006 прямо признает, что некоторые государства флага могут воспользоваться признанными организациями, такими как классификационные общества, для проведения инспекции судна и сертификации системы от их имени;

положения, затрагивающие изготовление судов и оборудования (Заголовок 3), не будут распространяться на суда, построенные до вступления Конвенции в силу для соответствующей страны. Меньшие суда (менее 200 GT) могут быть освобождены от конкретных требований по размещению;

предусмотрено положение (Статья VII) для ситуации в странах, которые могут не иметь национальных организаций судовладельцев или моряков для консультации;

для реализации социального обеспечения в соответствии с Правилем 4.5 предусматривается положение для национальных условий и для двусторонних, многосторонних и других механизмов.

КТО ЗАЩИЩЕН MLC, 2006?

MLC, 2006 применяется к «морякам», как это определено в Статье II, пункт 1 (f), т.е. ко всем лицам, которые наняты или вовлечены в работу в любом качестве на борту судна, к которому применяется Конвенция.

Это определение, таким образом, включает в себя не только экипаж, участвующий в навигации или эксплуатации судна, но также, например, отельный персонал, работающий на судне. Могут быть случаи, когда не ясно, должны ли работники какой-то категории рассматриваться в качестве «моряков», охватываемых Конвенцией. Статья II, параграф 3, решает эту проблему. В случае сомнений национальный компетентный орган должен вынести определение по вопросу после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков. В 2006 г., когда принималась MLC, 2006, Международная конференция труда также приняла Резолюцию, касающуюся инфор-

мации о профессиональных группах, которая обеспечивает международное трехстороннее руководство по факторам, необходимым при принятии решений в этих случаях.

ПОПУЛЯРНЫЕ ВОПРОСЫ:

Например, нас часто спрашивают, должно ли судно под флагом Великобритании (принимая во внимание разочарывающий отказ Великобритании от ратификации), заходящее в Норвегию, соответствовать нормам MLC, 2006, в то время как судно под флагом Китая, заходящее в Великобританию – нет. Загвоздка в том, что норвежский PSC будет расценивать судно под флагом Великобритании как несертифицированное в соответствии с MLC, 2006, и поэтому проверяться оно будет, вероятно, более тщательно, чем судно, сертифицированное в соответствии с MLC, 2006. Китайское судно, посещающее Великобританию, по-прежнему подлежит проверке PSC (PSC в Великобритании уже учёл рекомендации МОТ для обеспечения соблюдения конвенционных положений). Однако так как на судне нет свидетельства о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве и декларации о (добровольном) соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, инспекция будет проводиться не только с этой целью. Руководства для PSC по инспектированию судов, которые не были сертифицированы в соответствии с MLC, 2006, обязывают государства, ратифицировавшие MLC, 2006 (в данном случае Норвегию) обеспечить, чтобы суда государств не ратифицировавших Конвенцию не получили никаких преимуществ (оговорка о равном подходе).

ПОЭТОМУ:

Как уже неоднократно отмечалось, после 20 августа 2013 года требования MLC, 2006 станут обязательными и для стран ее не ратифицировавших.

В свою очередь, после вступления в силу MLC, 2006 судовладельцы должны будут подтвердить факт сотрудничества с крьюнговыми компаниями, которые соответствуют требованиям MLC, 2006.

На сегодняшний момент для украинских крьюнговых компаний предлагается добровольное освидетельствование на соответствие требованиям MLC, 2006, выдача и подтверждение Свидетельства о соответствии.

После вступления MLC, 2006 в силу каждое государство - участник Конвенции будет требовать, чтобы суда, плавающие под его флагом, имели и регулярно подтверждали Свидетельство о соответствии трудовых норм в морском судоходстве и Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве. Декларация должна содержать национальные требования, обеспечивающие выполнение положений КТМС в отношении условий труда и жизни моряков и определять меры, которые принимает судовладелец для обеспечения соблюдения этих требований на соответствующем судне или на соответствующих судах.

В случае если украинский моряк пользуется услугами крьюнгового агентства успешно прошедшего освидетельствование на соответствие требованиям КТМС, у моряка не должно возникнуть проблем с трудоустройством, в отличие от моряков, крьюнговые агентства которых подобного освидетельствования не прошли. В данной ситуации судовладельцы, не имея возможности подтвердить сотрудничество с крьюнговыми компаниями, которые соответствуют требованиям КТМС, будут вынуждены отказаться от их услуг, а моряки, как следствие, могут потерять работу и будут вынуждены обращаться в сертифицированные крьюнговые компании.

Вступление КТМС в силу будет иметь последствия не только для судов, государства флага которых взяли на себя ответственность по выполнению обязательных требований, но и для судов тех государств, которые не ратифицировали Конвенцию. Благодаря заимствованной из практики Международной морской организации (ИМО) поправке о не предоставлении более благоприятного режима судам, флаг которых не ратифицировал КТМС, суда иностранного флага, заходящие в порты государств - участников Конвенции, будут подвергаться более детальной инспекции.

Соответственно, суда под украинским флагом, не соответствующие требованиям КТМС и не имеющие Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве будут на основании пункта 4 Статьи V КТМС подлежать инспекции в портах государств - участников Конвенции при заходе. Если в результате проведения инспекции уполномоченным должностным лицом будет обнаружено, что судно не соответствует требованиям КТМС, а именно:

- условия на борту судна представляют несомненную угрозу для охраны труда, здоровья или для безопасности моряков;
- это несоответствие представляет собой серьезное или неоднократное нарушение требований КТМС (включая права моряков), то уполномоченное должностное лицо будет принимать меры, направленные на обеспечение того, чтобы судно не вышло в море до тех пор, пока не будут устранены любые несоответствия требованиям подпунктов а) и б) пункта 6 Стандарт А5.2.1.

Данное положение КТМС может значительно ограничить район плавания судов под украинским флагом.

МОЖНО СДЕЛАТЬ ВЫВОД:

Существует широкое мнение, которое поддерживает и ИТФ, что необходимо общее толкование MLC – независимо от ратификационного статуса государства флага и национальной принадлежности порта. Каждый из нас должен стремиться, чтобы MLC функционировала насколько можно более гладко и эффективно с той минуты, как она вступит в силу, а затем дополнять её несомненные выгоды и преимущества. И к этому необходимо добавить еще одну очень важную цель: добиться ратификации MLC каждым государством флага, пока не будет покрыто сто процентов мирового флота.



МИНИСТЕРСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОТОВИТСЯ К ИМПЛЕМЕНТАЦИИ ТРЕБОВАНИЙ МАНИЛЬСКИХ ПОПРАВК 2010

С момента встречи Министра инфраструктуры Владимира Козака, и.о. генерального секретаря ИТФ Стива Коттона и Председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины Михаила Киреева, на которой, помимо вопросов портовой реформы в Украине, также были подняты вопросы ратификации Украиной MLC, 2006 и внесения изменений в национальную систему подготовки моряков, так называемых Манильских поправок 2010 года, прошло всего несколько месяцев, а Министерство инфраструктуры, сдержав обещание, вынесло на общественное обсуждение и опубликовало на своем официальном сайте очередные разработанные проекты нормативных актов в рамках имплементации в национальную систему подготовки и дипломирования моряков требований Манильских поправок 2010 года в Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (Конвенция ПДНВ).



Министр инфраструктуры Украины Владимир Козак

Как ранее отмечал Министр инфраструктуры Украины Владимир Козак, Украина во всем мире славится своими высокопрофессиональными специалистами морского дела, которых потом охотно принимают на работу на суда под различными иностранными флагами. При этом работа по совершенствованию национальной системы морского образования, подготовки и дипломирования моряков организована и проводится в Украине на постоянной основе. Особое внимание уделяется учету и обеспечению соответствия всем международным стандартам и требованиям.

Так, с целью выполнения требований Манильских поправок, ведомством подготовлены и выносятся на публичное общественное обсуждение очередные проекты нормативно-правовых актов. Это проект приказа Министерства инфраструктуры «Об утверждении Порядка выдачи квалификационных документов лицам командного состава судов, персонала яхт, не занимающихся коммерческими перевозками, и лицам судовой команды морских судов»; проект приказа «Об утверждении Порядка подтверждения квалификации и дипломирования лиц командного состава судов, персонала яхт, не занимающихся коммерческими перевозками, и лиц судовой команды морских судов» и проект приказа «Об утверждении образцов документов лиц командного состава и судовой команды морских судов, свидетельствуют надлежащую квалификацию для занятия должности на судне и идентифицируют их владельцев».

Проект приказа Мининфраструктуры «Об утверждении порядка выдачи квалификационных документов лицам командного состава судов, персонала яхт, не занимающихся коммерческими перевозками, и лицам судовой команды морских судов» разработан ведомством с целью установления на законодательном уровне единых требований к порядку выдачи квалификационных документов лицам командного состава вышеперечисленных судов. В настоящее время отсутствует нормативно-правовой акт, который бы утверждал такие единые требования.

Документ, в случае его принятия, будет распространяться на граждан Украины, иностранных граждан и лиц без гражданства, которые работают или имеют право работать на морских торговых судах, яхтах, а также на выпускников высших морских учебных

заведений Украины, независимо от гражданства, в случае присвоения таким выпускникам первых званий командного состава морских судов. Согласно разработанному акту, для того, чтобы получить квалификационный документ и / или подтверждение этого документа, если такое подтверждение предполагается, моряк должен подать капитану морского порта лично или другим доверенным лицом, выданные надлежащим образом, документы по перечню, который четко определен в разработанном проекте приказа. При этом капитанам морских портов запрещается требовать от моряков другие дополнительные документы, кроме указанных в приказе.

Также проектом акта определяются случаи, когда моряку может быть отказано в приеме документов. Установлены правила заполнения квалификационных документов и урегулирован вопрос их обмена, учета и т.д.

Для того же, чтобы четко урегулировать процедуру и установить единые требования для подтверждения квалификации лиц командного состава судов, которым предусмотрено присвоение званий, персонала яхт, не занимающихся коммерческими перевозками, лиц судовой команды морских судов, Мининфраструктуры также подготовлен проект соответствующего

трудоустройства украинских моряков на суда, в том числе и под иностранным флагом.

С принятием данного документа будут реализованы интересы всех сторон: государства, которое выполняет требования Манильских поправок, а также обеспечивает надлежащую подготовку отечественных специалистов и дает им «зеленый свет» для успешного трудоустройства; моряков, которым таким образом гарантируется подтверждения их квалификации в соответствии с современными требованиями, обеспечивается гарантированная подготовка по направлениям, достаточными для подтверждения их квалификации при дипломировании; и работодателям, которые получают высокопрофессиональные кадры для работы на их судах.

Третьим документом Мининфраструктуры, который выносится на публичное общественное обсуждение, является проект приказа «Об утверждении образцов документов лиц командного состава и судовой команды морских судов, свидетельствуют надлежащую квалификацию для занятия должности на судне и идентифицируют их владельцев». Акт был разработан ведомством также с целью выполнения требований Манильских поправок 2010 года в Конвенции ПДНВ.

Так, до сих пор действует приказ Министерства



Участники встречи (слева на право): Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк, председатель профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Украины Вадим Ткачев, и.о. генсека ИТФ Стивен Коттон, Министр инфраструктуры Украины Владимир Козак и Председатель ПРМТУ Михаил Киреев

щего нормативно-правового акта-приказа «Об утверждении Порядка подтверждения квалификации и дипломирования лиц командного состава судов, персонала яхт, не занимающихся коммерческими перевозками, и лиц судовой команды морских судов». Этот документ также был разработан в соответствии с требованиями Манильских поправок 2010 года к Конвенции ПДНВ и Кодекса по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты, с поправками. При этом в нормативном акте не только устанавливаются порядок подтверждения квалификации и дипломирования указанной категории лиц, но и определяются виды обязательной и рекомендованной подготовки для лиц, которые занимают определенные должности или выполняют определенные функции на судне.

Принятие указанного проекта акта позволит государству гарантировать надлежащую квалификацию моряков, а затем – безопасность мореплавания. Кроме того, установка современных требований к подтверждению квалификации соответствующих категорий моряков в соответствии с международными стандартами является залогом дальнейшего успешного

транспорта Украины от 02 августа 2004 года № 686 «Об утверждении образцов документов лиц командного состава и судовой команды морских судов», зарегистрированный в Министерстве юстиции Украины 5 августа 2004 под № 979/9578. Однако Конвенция ПДНВ устанавливает новые образцы документов для лиц командного состава и судовой команды морских судов, удостоверяющих звание и надлежащую квалификацию для занятия должности или выполнения специальных обязанностей на судне. Поэтому возникла необходимость приведения нормативно-правовых актов Министерства инфраструктуры Украины в соответствие с требованиями Манильских поправок к Конвенции ПДНВ и Кодексу по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты, что, в свою очередь, обеспечит возможность морякам работать по найму, в том числе на судах под иностранными флагами.

Ознакомиться с проектами документов можно на сайте Министерства инфраструктуры по ссылкам:

http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_51/34386.html
http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_51/34391.html
http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_51/34383.html

АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ УКРАИНЫ ОТКРЫЛА «ТЕЛЕФОННУЮ ГОРЯЧУЮ ЛИНИЮ»

При Администрации морских портов Украины (АМПУ) заработала «телефонная горячая линия».

Она создана для сбора информации от клиентов, принятия обращений от всех компаний, осуществляющих деятельность на территории морских портов, соблюдения прав равного доступа к стратегическим объектам портовой инфраструктуры, а также взаимодействия с АМПУ.

Это означает, что в случае возникновения любой спорной ситуации, предприятие, считает, что его право в пользовании портовой инфраструктурой незаконно ограничивают или нарушают, имеет возможность оперативно связаться с АМПУ и получить соответствующее объективное реагирование.

Напомним, и.о. председателя АМПУ Юрием Васьковым было поручено всем руководителям морских портов – начальникам администраций в каждом морском порту – в течение трех дней заключать соответствующие договоры с контрагентами и определить прозрачный и понятный для всех механизм пользования стратегическими объектами портовой инфраструктуры, которые находятся на балансе АМПУ и используются двумя и более субъектами хозяйствования (речь в частности идет об обеспечении равного доступа к таким объектам портовой инфраструктуры, как акватория, гидротехнические сооружения – причалы, молы, дамбы, каналы и



т.д., автодороги, железные дороги, инженерные сети, если ими пользуются минимум два субъекта хозяйствования).

Открытие же «телефонной горячей линии» – это еще одна дополнительная гарантия для хозяйствующих субъектов, что их права будут соблюдены.

«Горячая линия» принимает все обращения, связанные с некачественной работой, прежде всего, администраций портов, других субъектов на территории морских портов, информацию о нарушении прав.

Разработаны схемы реагирования на претензии того или иного рода.

«Горячая линия» Администрации морских портов Украины работает круглосуточно.

Звонки принимаются по телефону: +38 (048) 785-73-48.

ОБНОВЛЕНА ФОРМА ЗАЯВЛЕНИЯ НА РЕГИСТРАЦИЮ ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ

Как сообщает сообщество кадровиков и специалистов по управлению персоналом Лига, Минюст, приказом от 22.07.2013 г. № 1466/5, усовершенствовал правовое регулирование в сфере защиты персональных данных:

уточнил некоторые технические моменты в Типовом порядке обработки персональных данных в базах персональных данных;

исключил требование о том, что бланк свидетельства о государственной регистрации базы персональных данных является бланком документа строгого учета;

изложил в новой редакции формы заявлений о регистрации базы персональных данных и о внесении изменений в сведения Государственного реестра баз персональных данных и определил возможность многократного заполнения разделов заявлений.

Приказ № 1466/5 зарегистрирован в Минюсте 22.07.2013 г. и вступает в силу со дня официального опубликования.

Напомним, что Законом № 383 предусмотрено изменение порядка регистрации персональных данных с 01.01.2014 г.

В связи со вступлением в силу этого закона, некоторые юристы утверждают, что в сфере защиты персональных данных произошла революция, и обязанность регистрации баз персональных данных отменена. Согласно этому закону, омбудсмен определяется



уполномоченным органом в сфере защиты персональных данных.

Регистрация не отменена, но названа по-другому — «Повідомлення Уповноваженому Верховної Ради з прав людини про факт обробки персональних даних», — рассказал председатель Госслужбы по защите персональных данных Алексей Мервинский.

«При цьому задача ускладнюється, тому що володільцям та розпорядникам персональних даних необхідно виділити ті персональні дані, які відносять до категорії, що становить особливий ризик. І ця процедура не врегульована жодним чином, хоча передбачена законом», — сообщил А. Мервинский. Кроме того, новые нормы предусматривают передачу всех

заявлений и госреестра баз омбудсмену. «А щоб зареєструвати базу, потрібно буде направити повідомлення не лише про обробку персональних даних, а й про відповідальну особу, яка забезпечує захист персональних даних», — разъяснил председатель ГСЗПД, то есть, вместо одного реестра получается два.

Еще одно важное изменение обновленного Закона «О защите персональных данных» — исключена норма о том, что государство гарантирует защиту персональных данных. «Чому цю норму виключили — треба запитувати у розробників змін. Цей проект на узгодження до Служби не надходив», — прокомментировал А. Мервинский.

«Найважливішим моментом є те, що в ст. 2 зникло тлумачення терміну «згода суб'єкта персональних», — добавляет чиновник. — Це є небезпечним моментом, тому що в теперішній час незрозуміло, що саме вважати згодою суб'єкта, і це можна по-різному тлумачити залежно від обставин».

Касаемо недавних проверок на сайтах (в частности, Гугл и ВКонтакте) А. Мервинский сообщил: «Ми перевіряли багато сайтів, але вони проігнорували наше запитання на відкриті дискусію. Перевірялось всього лише два критерії — відкритість і прозорість стосовно збору персональних даних. Штрафи ж можливі лише за невиконання законних вимог уповноваженого державного органу».

Каким компаниям далее грозят проверки Службы — пока неизвестно. В сентябре состоится открытая коллегия, где и будут определены субъекты проверок.

НОВЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ МФТ В ИМО НАСТАИВАЕТ НА РЕШЕНИИ РЯДА ВОПРОСОВ В КОМИТЕТЕ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ



Бранко Берлан, новый представитель МФТ в ИМО, начал свою новую деятельность 17 июня на заседании Комитета по безопасности на море с того, что настоял на мерах, обеспечивающих распространение культуры безопасности среди моряков и пассажиров на борту судов.

Берлан пришел в МФТ из профсоюза моряков Хорватии, где он являлся заместителем генерального секретаря профсоюза с 1991 г. Ранее он работал моряком в течение 15 лет и закончил свою карьеру моряка в должности главного механика судна.

Он говорит: «Как стало ясно на заседании комитета ИМО, МФТ является мощным голосом в отрасли морского судоходства, и я с нетерпением жду возможности помочь в оказании влияния и в формировании политики по морскому судоходству. Нашим приоритетом станет создание новых подходов к развитию отраслевой культуры безопасности на море, включая более качественную учебную подготовку и надлежащую комплектацию экипажей».

На заседании комитета ИМО по ряду насущных вопросов Берлан присоединился к Майку Мерфи, который является председателем Комитета МФТ по безопасности на море, и другим представителям морской секции МФТ.

В том числе они потребовали обеспечить безопасность конструкции судов и такое оборудование, которое предотвратит травмы и гибель людей, а также его обязательное использование во время учебных спасательных операций; реализовать на практике привлечение к ответственности администрации государства флага или судовладельца; сделать нынешние, применяемые на добровольной основе рекомендации по эвакуации крупных пассажирских судов, более практически подходящими в ходе эксплуатации постоянно увеличивающихся судов посредством внедрения в планы эвакуации требований о том, что количество членов экипажа должно быть достаточным, работники должны быть хорошо подготовлены и обучены хорошим коммуникативным навыкам, а конструкция судов должна улучшаться.

Они также настоятельно призвали администрацию расследовать все серьезные несчастные случаи на море и докладывать о них ИМО, улучшать положение в отрасли и выполнить поставленные генеральным секретарем ИМО задачи по сокращению вдвое гибнущих на море ежегодно людей; они обратились к отрасли с просьбой признать, что административные обязанности, обеспечивающие безопасность моряков, должны «существовать как часть основной работы, которая сочетается с остальными видами деятельности на борту».

В ПОРТУ «ЮЖНЫЙ» ТАЛАНТЛИВО СОВМЕЩАЮТ 35-ЛЕТНЕ ПРЕДПРИЯТИЕ И МАСШТАБНУЮ МОДЕРНИЗАЦИЮ СВОЕГО БУДУЩЕГО

27 июля 1978 года в акваторию порта «Южный», который был создан с целью сократить острый дефицит портовых мощностей в бассейне Чёрного моря, зашло первое в истории предприятия судно – латвийский газовоз «Булдури». Это было 35 лет тому назад. С тех пор порт развился в мощное градообразующее предприятие, которое имеет большое влияние на развитие экономики всего региона.



По случаю этой даты для журналистов в порту состоялась пресс-конференция. Директор ГП МТП «Южный» Александр Лагоша в ходе пресс-конференции заявил, что в порту полностью обновили технику до начала работ по дноуглублению и другим инвестиционным проектам, «чтобы потом это не стало проблемой».

«Сейчас порт «Южный» переваливает в год более 40 миллионов тонн. На рейде стоит 1 пароход, и то не по нашей вине – там проблемы у стивидорной компании, которая его обслуживает. За 3 года мы приобрели 4 современных буксира, которые на сегодняшний день абсолютно обеспечивают постройку судов в порту. Если мы будем видеть, что возникают проблемы с количеством портофлота, то мы купим еще – никто не мешает его дальше развивать. Просто до начала работ по дноуглублению и по другим инвестиционным проектам мы решили обновить все наши технические средства, чтобы потом это не мешало, и не было никаких угроз безопасности в порту», – объяснил директор порта.

– Согласно программе модернизации, с нынешнего года в порту началось обновление базы перегрузочных комплексов, стартовала реконструкция путевого хозяйства, модернизация порталных кранов и технологического транспорта. В планах также обновить портовый флот и закупить перегрузочную технику, – сообщил руководитель филиала ГП «Администрация морских портов Украины» (АМПУ) в порту «Южный» Максим Широков.

Развиваться будет не только территория порта «Южный», но и вся акватория. Кроме того, здесь уже началось строительство специализированного пере-

валочного комплекса навалочных грузов. Общая сумма проекта, заявителем которого выступил «Холдинг Порт Инвест», достигает порядка 2 млрд гривен. Реализация подобной концепции позволит увеличить перевалочные мощности на 18 млн тонн в год. К 2016 году комплекс должен быть полностью построен.

Торговый дом «Хлебная гавань» занят сооружением комплекса для сыпучих зерновых грузов мощностью 3,3 млн тонн. В ближайшие пять лет в порту «Южный» планируется развитие контейнерных терминалов ООО «Трнсинвестсервиса». Необходимо увеличить объем перевалки контейнеров до 1,5 млн TEU. Также в планах компании – реконструкция причала и строительство двух новых, общим объемом в 9 млн тонн в год. Предприятие «Дельта Вилмар СНГ» построит причал, на котором разместят маслоэкстракционный завод – общая мощность составит 1 млн тонн в год. В акватории порта также появится терминал «Солнечная Пальмира», он – для перевалки сои и зерновых культур. Проектом занято «содружество инвесторов».

Строительство новых проектов позволит увеличить грузооборот в порту «Южный» почти в два раза, что составит до 90 млн тонн в год. «Ряд проектов уже прошли согласовательные и разрешительные процедуры. В ближайшее время начнется их реализация, что в целом займет от 3 до 5 лет. Перспектива реальна, сегодня в порт приходят те инвесторы, которые имеют финансовые возможности для развития отрасли», – подчеркнул Максим Широков.

Проект по углублению акватории МТП «Южный» до 21 метра планируется завершить до 2014 года. Об этом сообщил директор порта Александр Лагоша. Реализация проекта по реконструкции морского паромного хозяйства позволит предприятию получить статус крупнейшего глубоководного порта в северозападной части Черного моря. Он будет принимать и обрабатывать большегрузные суда дедвейтом более 200 тонн с осадкой до 19 метров.

Это серьезное конкурентное преимущество в борьбе за грузовые потоки на Черном море. Проект стартовал в начале нынешнего года, охватывает территорию площадью 200 га, его стоимость – около 1,1 млрд гривен. Исполнителем работ выступит компания ООО «Мебиус Констракшн Юкрейн». Планируют, что уже в следующем году проект будет успешно завершён.

Руководители предприятия значительное внимание уделяют завтрашнему дню порта. Эта тема приобрела

особую актуальность с учетом прошедшей в стране реформы портовой отрасли.

— Мы опасались, что переход на новую экономико-правовую модель функционирования предприятия потребует сокращения рабочих мест, — сообщил А. Лагоша. — Этого не произошло, рабочие места сохранились, никто из портовиков не лишился льгот или доплат.

Глава администрации ГП «МТП Южный» Максим Широков добавил: сегодня под его началом будет трудиться около пятисот человек. Более трех тысяч специалистов остались в частных стивидорных компаниях. Как считает директор порта, благодаря реформе количество рабочих мест должно увеличиваться.

Безусловно, портовая реформа по-разному отразилась на судьбе каждого конкретного предприятия. Для ГП «МТП Южный» она ознаменовала собой начало реализации масштабных инвестиционных проектов и работ.

Еще один знаковый для порта Южный проект — создание кластера. Под этим термином на предприятии понимают сконцентрированную на определенной территории группу компаний, связанных между собой производственными процессами. Предполагается, что предприятия-смежники займут площадь 65,7 гектара. По словам Александра Лагоши, еще не ясно, каким грузом будет заниматься кластер. Но будущее, считает директор ГП «МТП Южный», не за простой перевалкой. Груз необходимо переработать, чтобы появилась добавленная стоимость, и только потом продавать.

Впрочем, как совершенно справедливо заметил директор ГП «МТП Южный», для того, чтобы вывести порт на качественно иной производственный уровень, одной реализацией инвестиционных проектов не обойтись. Реконструкция подлещит и окружающая инфраструктура, прежде всего железнодорожная. Ведь какой смысл в повышении грузооборота, если железнодорожники не смогут вовремя вывезти груз за ворота порта?

Так что забот и хлопот у юженских портовиков впереди — не счесть. А 35-й день рождения предприятия — прекрасный повод перевести дух перед большой работой. Что работники порта и жители Южного и сделали — следующим утром прошла целая череда праздничных мероприятий. В музее порта, например, открылась выставка, среди экспонатов которой — уникальные исторические фотографии, документы и статьи, а также необычные предметы и вещи, сохранившие в себе социалистический дух тех годов. В канун основных торжеств во Дворце культуры «Дружба» ОПЗ прошла «Олимпиада искусств порта «Южный», приуроченная 35-летию предприятия и города Южный.



МОРЯК
УКРАИНСКАЯ
ПРОФСОЮЗНАЯ
ТРАНСПОРТНАЯ
ГАЗЕТА

Учредители:
Профсоюз работников морского транспорта Украины. Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

Свидетельство о Государственной регистрации печатного средства массовой информации выдано Министерством юстиции Украины 20.01.2011 г. Серия КВ №17384-6154Р

Главный редактор:
Алексей ЕГОРОВ
www.moryak.org
e-mail: rk@moryak.org

Точка зрения авторов не всегда совпадает с точкой зрения редакции газеты. За достоверность информации ответственность несут авторы публикаций. Редакция в переписку с авторами не вступает и возврат рукописей не производит.

Адрес редакции УПТГ «Моряк»:
65079 г. Одесса, пл. Куликово поле 1, Тел/факс: 42 99 01 Тираж 1300 экз.