



В СПАРТАКИАДЕ КАЖДЫЙ УЧАСТНИК – ПОБЕДИТЕЛЬ!



Лето, солнечное побережье, база отдыха Белгород-Днестровского порта и Всеукраинская Спартакиада Профсоюза работников морского транспорта Украины – все это сложилось в один комплекс, усиленный энергией соревнования. Администрация предприятия и Профсоюз сделали все, чтобы спортивные соревнования были организованы наилучшим образом и прошли на высшем уровне.

Хорошо, что большинство руководителей предприятий морского комплекса понимают значение массового спорта, его социальную объединяющую функцию, поэтому предоставляют необходимые средства и уделяют ему должное внимание.

Представители различных трудовых коллективов, объединенных в ПРМТУ, приехали к морскому побережью не только набраться соревновательного духа, но и пообщаться с коллегами, увидеть старых друзей-соперников, обменяться опытом, узнать, что нового произошло у них, как думают жить дальше – этим тоже хороша Спартакиада!

На прошлой Спартакиаде ПРМТУ один из участников сказал: « Мы ждали этих дней с учащенным пульсом!» И вот Спартакиада пришла – вперед ребята!

ПРИВЕТСТВУЕМ УЧАСТНИКОВ ВСЕУКРАИНСКОЙ СПАРТАКИАДЫ ПРМТУ!



Фотографии со Спартакиады ПРМТУ в городе Керчь, 2011 год.

Мое поколение - это дети войны. Факты и даты того времени мне жестко говорят о следующем. В 1945 году погиб мой отец Нестор Андрианович и я его не видел. В 1947 году был жестокий голод. В нашу семью пришел Федор Григорьевич, он стал моим вторым отцом. Это был серьезный человеческий подвиг: тогда тяжело болела моя старшая сестра Мария, а мне было полтора года. Благодаря приходу второго отца я выжил и был спасен...

Все было так. Однажды пришла наша родственница, она посмотрела на меня, спеленутого на кровати, и сказала: «Что с ним будет? Надо вынести на межу, если выживет - останется с нами. Или кто подберет...» Тогда в селе было такое поверье - «о меже». Меня вынесли и положили на край. Приходит Федор Григорьевич: «Где Егор?» - «Вынесли на межу». Он - в двери, побежал и поднял меня с земли. Я закричал, до этого лежал молча.

В 1953 году умер И.В. Сталин. Отец говорит: «Сталин - Сталиным, а мы должны выжить». Он начал поощрять мои занятия спортом. Я родом из Русской Ивановки Одесской области и ходил в соседнее болгарское село Кулевча на сельские праздники. Там любили борьбу, и я соревновался с местными подростками. Потом в другом селе, в Теплице, было областное первенство спортивного общества «Трудовые резервы». В финале я боролся с одним болгаринцем, он победил, я занял второе место. Отец недоволен: «Почему не победил?» - «Не смог, я же футболист, а не борец.» Тогда он говорит: «Выйдем в огород - посмотрим, кто кого...» Вышли, начали бороться. Отец взял меня за пояс и бросил в пахоту. Я вскочил, схватил его, бросил на то же место и прижал к чернозему. Он поднялся и сказал: «Ладно, он - первый, ты - второй, я - третий». Он проверил мою силу и характер. Потом мы пообедали и выпили по стакану красного вина. Тот болгарин через несколько лет стал чемпионом Европы, его фамилия - Касап.

- У меня стаж работы - полсотни лет. Сорок из них - в Белгород-Днестровском морском торговом порту. До этого три года служил в армейской спортивной роте в Волгоградской области. Там же закончил одиннадцатилетку и поступил в институт физической культуры

С тех пор живу под девизом: «На работу иду с

ЖИЗНЬ - ЭТО БОРЬБА, НО НЕ В КЛАССИЧЕСКОМ СТИЛЕ



Заметки о жизни и работе Егора Молчанова, известного спортивного организатора, директора спортзала Белгород-Днестровского МТП

радостью - возвращаюсь с гордостью». Именно в армии получил возможность учиться. Служба закалила мой характер, помогла лучше узнать людей. Дедовщины у нас не было. Мы были - одна команда. Если наперед выходит нечто личное, возникают противоречия, жесткость - тогда команды не будет. Будут просто хлопцы, которые в трусах бегают по полю.

После армейской жизни продолжалась пора студенческая и жизнь в футбольной команде. Это были две противоположности. Студенты - это много личных интересов, интересов разных групп. Здесь уже были и конфликты, мобилизация, группировки. Было даже такое, когда команда идет на команду. Зачастую это провоцируют те, кто проигрывает. У меня сохранилось даже фото, когда оказался в подобной ситуации. Но я был уверен в себе - многое дал спорт. Если посмотреть на другое фото - я всегда с ребятами, с командой. «Вы - единомышленники», - так учили нас тренеры.

В жизни тоже без провокаций, нетерпения и вызовов не бывает. Нужно всегда быть наготове, сосредоточенным, не расслабляться. Приходилось не драться, а защищаться или защищать. Здесь нужно сделать одно отступление.

Жена моя, Екатерина Сергеевна, работает воспитателем. (В ее группе, кстати, в свое время был Игорь Сергеев, ныне - председатель профкома Белгород-Днестровского МТП).

Женщина она выдержанная и спокойная, потому уверенно переносит всю круговерть современной жизни. Я ей как-то шутя сказал: «Воспитывать - это хорошо, перевоспитывать - это подчинять, подчиненность - это вид рабства, а рабы иногда восстают. Поэтому не надо меня перевоспитывать. Какой есть - такой есть.» Она привыкла к этому за 43 года нашей жизни. Кстати, женились мы 9 августа, в советское время это был праздник - День физкультурника.

Отступление на этом закончилось. Теперь о мужских конфликтах. Был праздник, застолье и все такое. На нем был один начальник, он начал «приглашать» мою жену... Я ему говорю: «Ты приглашать можешь, но по-нормальному, как принято в приличном обществе». Он: «Иди отсюда...» Я ушел - он остался лежать.

Был еще случай. Началась ночь, и мы возвращались домой на автобусе: я, Екатерина и наша дочка, ей полтора года.

Мы заранее попросили водителя сделать остановку, он не захотел и завез нас на конечную. Я ему говорю: «Тебе трудно было остановиться, ведь мы с маленьким ребенком?» Пришлось нам выйти из автобуса, он - с монтировкой. Кончился спектакль тем, что водитель улетел в одну сторону, монтировка - в другую. Затем он встал и завел машину. Я сел рядом с ним, монтировку держу в руке. Водитель рулит. Все молчат. Все едут. Так он довез нас до своего дома.

В 1967-1971 годах играл я за команду Камышинского краностроительного завода, футбол и хоккей - круглый год.

Если бы не спортивный паек... Время в тех местах было не сытое. Поэтому решили переехать в мои родные места.

Здесь в Белгороде-Днестровском был тогда



меценат спортивный - Шор Соломон Наумович. Ему предложили взять меня в команду, он сказал: «Я не знаю: Пеле он или Гарринча? Завтра играем с Овидиополем, пусть себя покажет». Я сыграл, мы выиграли. Соломон говорит: «Не Пеле и не Гарринча, но для Аккермана подходишь». Сделали нам прописку в Белгороде-Днестровском, мне и жене дали работу.

Потом начальник местного морского торгового порта Виктор Кондратьевич Бараненко, большой любитель спорта, увидел, как я играю, и предложил перейти в порт. Я согласился, стал работать в РСУ.

В память о Викторе Кондратьевиче сейчас мы занимаемся организацией международного футбольного турнира его имени. Нас поддерживают местные журналисты, среди которых Б.И.Устименко, он хорошо знал В.К. Бондаренко, администрация Белгород-Днестровского МТП, начальник - С.А.Сечкин, его заместитель А.О.Мягченко, профком предприятия, председатель И.В. Сергеев. Надеюсь, что и гориспоком к делу подключится.

О своем участии в турнире заявили футбольные команды Керчи, Курска (Россия), Витебска (Белорусь), Тирасполя и Бендеры (Молдавия), Галац (Румыния) плюс команда Белгорода-Днестровского. Турнир состоится в сентябре. Так мы выразим свое уважение и память о В.К.Бондаренко.

Итак, 1972 году был я подсобником в РСУ - там можно было хорошо заработать. Работал в так называемой «армянской бригаде». Их пятеро - я один, делал раствор и ведрами поднимал на второй этаж.

Порт закрывал наряд: 10 рублей в смену. Армяне говорят: «Если выдержишь наш темп, червонец сверху получишь». В первый день было очень трудно, но бригадир десятку выдал. Я проработал с ними весь месяц - они мне втрое больше платили.

Однажды я сказал бригадиру: «Сегодня мне нужно на час раньше уйти». - «В чем дело?» - «Я играю за сборную порта, сегодня матч на первенство области по футболу.» - «Ты еще в футбол играешь после стройки?!» Надо сказать, что в тот год ереванский «Арат» стал чемпионом Советского Союза по футболу. С тех пор уже не я, а они старались мне помочь. Когда собирался на сессию в Волгоградский институт физкультуры, то бригада выделила 1000 рублей на дорогу. Большие деньги по тем временам! Они не хотели расставаться и говорили: «Приезжай, мы берем тебя в бригаду!»



Что выделить из множества событий и жизненных сюжетов?

Первый. Двадцать три года назад 25 мая в Ильичевске футбольная команда Белгород-Днестровского порта стала чемпионом Черноморского морского пароходства.

Вратарь команды Егор Молчанов не пропустил ни одного гола и стал лучшим на турнире. Диктор на стадионе объявил об этом и добавил: «Но самое главное событие такое - сегодня Егор Молчанов стал дедушкой, у него родился внук Максим!»

Этот Максим Крачковский уже студент Одесской мореходки им. Маринеско. Сейчас нарабатывает плавательный ценз.

Второй. Раньше, лет десять тому, в порту проводился международный турнир по боксу. В нем принимал участие ровесник моего Максима Вася Ломаченко, воспитанник нашей секции. Он в двадцать лет стал чемпионом Пекинской олимпиады. В настоящее время готовится к олимпиаде в Лондоне. Портовики болеют за него и желают победить во второй раз. Если все произойдет, как наметили, Василий Ломаченко задумается о переходе в профессиональный бокс.

Третий. Меня спрашивают: «Как так получилось: пришли люди в футбол поиграть, создали команду, а потом все вкуче стали докерами одной портовой бригады?» Называю первоначальный состав той футбольной команды: Алексей Красовский, Николай Золотарев, Виктор Лупашко, сын его Вадим в основе ФК «Оболонь» играет, Иван Мягченко, Павел Царенко, Федор Алайбов, сейчас - старший лоцман, я играл тогда и так далее. Сыгравшись, эта команда-бригада году стала чемпионом Украины среди ветеранов морской отрасли.

С самого начала тогдашний начальник Белгород-Днестровского порта В.К. Бараненко сумел увидеть в сплоченности, взаимовыручке и спортивной дружбе, которая была в команде футболистов, основу успешной производственной деятельности бригады докеров. Он набрал хороших парней, создал коллектив. Первым футболистом-бригадиром стал Сергей Клопша. Все они хотели сохранить командный дух, хотели играть и зарабатывать в порту. Они очень любили футбол, свою работу. Эта бригада, ее спортивный дух, сохранилась и по сей день. Ее принцип: спорт и труд рядом идут нужно сохранить, применять и усиливать.

Когда спорт устал и присел?

Через несколько лет после 1991 года, года распада Советского Союза. Раньше мы собирали команды по футболу, баскетболу, волейболу.



Тогда были сыгранные составы, люди менялись мало. Сейчас такие команды трудно собрать. Идет миграция рабочей силы, люди приезжают\уезжают в поисках удачи. Поэтому команды хорошо не складываются, сейчас больше «индивидуалистов»: шахматы, настольный теннис, стрельба, нарды, дарст и прочее.

Это видно по той спартакиаде, которую провели в порту. Мы определили победителей, отобрали сильнейших. Теперь команда собрана и готова к выступлению на Спартакиаде Профсоюза работников морского транспорта Украины, которая пройдет на базе нашего Белгород-Днестровского порта.

Мы помним парады физкультурников на Красной площади в 30-х и 50-х годах прошлого века; сейчас доступны документальные кадры олимпиады в Берлине - в те же 30-е годы; потом - советский московский апофеоз олимпиады-80. То было воспитание, и в нем спорт работал как часть государственной системы. Тогда была задача - охватить патриотизмом массы. И получалось. Сейчас это редко встретишь. То «за-взяття», которое вымучивают вокруг футбольного Евро-2012, через тройку месяцев осядет. И мы увидим, все так, как есть.

Сейчас не то время. Мало кто занимается достижениями массового спорта - верхи особенно этого не требуют. Прыгнул спортсмен, завоевал приз - «слава Украине!» В спортзал порта приходят докеры, крановщики, они играют в теннис. Но это люди еще из советского времени. Нынешнее поколение редко ходит в спортзал. Валит туда, где развлечения есть. Потому что нет спортивного воспитания, а отсюда и умения: ни в кольцо мяч забросить, ни в ворота ударить.

Как говорить, «покажи мне, как ты бегаешь, и я расскажу об обществе, в котором ты живешь». В 1991 году был упущен важный момент, и отставание затянулось на два десятка лет. Теперь с нуля поднять рабочий спорт на предприятиях очень трудно. Спросишь: «Пойдешь в спортзал?» - Ответит: «Да ... но времени нет». Так на нулевой отметке и остается. Ряд предприятий находятся там же.

В чем смысл рабочего спорта? Это один из лучших вариантов в битве за здоровье человека, его творческую активность и долголетие. Это - чувствовать личный героизм и единую радость команды, что мы вместе, мы - в обществе. Ведь ты один не сможешь написать сценарий своей собственной жизни.

Алексей Егоров, текст и фото

В ГОНКОНГЕ ВСТРЕТИЛИСЬ ПРЕДСТАВИТЕЛИ РАБОТОДАТЕЛЕЙ И ПРОФСОЮЗОВ



Морской Координатор МФТ Стивен Коттон



23 мая 2012 года в Гонконге состоялась встреча представителей Профсоюза работников морского транспорта Украины и представителей Профсоюзной Гильдии Офицеров Гонконга.

Встреча прошла под патронатом и при непосредственном участии Морского Координатора МФТ Стивена Коттона, с представителями судоводных компаний, менеджеров и операторов, функционирующих в Гонконге и активно трудоустройства украинские моряки. Среди других именитых компаний были отмечены, такие гиганты морской индустрии, как OSM, AngloEa-

stern, Seaspam, Fleet Ship Management и другие. В процессе дискуссий представителем ПРМТУ Олегом Григорюком был обсужден ряд проблемных вопросов и перспективных направлений развития взаимоотношений между судовладельцами, профсоюзами бенефициарного судовладельца (Профсоюзы Гонконга), а также профсоюзом поставщиком рабочей силы из Украины (ПРМТУ). В частности обсуждался вопрос более тесного сотрудничества локальных украинских крьюингов с Профсоюзом, как залог взаимопонимания и взаимного доверия между работодателем и представителем моряков. Напомним,

что в марте этого года ПРМТУ подписал Рамочное Соглашение с ИМЕС (Международным Комитетом Морских Работодателей) выработав, тем самым, единый стандарт и шкалу заработной платы, которыми могут пользоваться все судовладельцы и менеджеры, входящие в ИМЕС и имеющие украинских моряков на борту судов, которыми они оперируют.

Встречи прошли в атмосфере полного взаимопонимания и конструктивного диалога и оставили массу приятных впечатлений от общения с коллегами и от перспектив будущего сотрудничества.

НА ФИЛИППИНАХ ПРОШЛО ЗАСЕДАНИЕ МОРСКОЙ СЕКЦИИ МФТ



Олег Григорюк (ПРМТУ) и Вадим Иванов (РПСМ)

Вслед за встречами в Гонконге, в Маниле (Филиппины) состоялось заседание Подкомитета Морской Секции МФТ, рассматривающей вопросы базовой ставки для судов под удобным флагом МФТ уровня.

В заседании Подкомитета приняли участие представители самых крупных профсоюзов бенефициарных судовладельцев, таких как, Греция, Италия, Норвегия, Гонконг, Сингапур, а также представители профсоюзов поставщиков рабочей силы - ведущие профсоюзы Филиппин (AMOSUP), России (РПСМ), Украины (ПРМТУ), Индонезии (КРП). Главой Подкомитета был избран представитель профсоюза PNO (Греция) Агис Целентис. У каждого профсоюза была возможность высказать свою точку зрения и определить проблематику на местах.

Затем сотрудник МФТ, Константин Макаров, провёл презентацию, в которой подробно изложил историю образования системы договоров МФТ, их разновидности, а затем привёл сравнительный анализ, в котором описал положительные и отрицательные особенности договоров IBF и TCC.

Обсудив изложенную презентацию, участники Подкомитета договорились провести внутренний анализ договоров и к следующему заседанию выйти с предложениями по улучшению существующей системы договоров.

В заключение, для представителя ПРМТУ была проведена презентация всех имеющихся в распоряжении AMOSUP (ведущего профсоюза Филиппин) объектов социально-бытового обслуживания моряков, госпиталя и офиса профсоюза в Маниле. AMOSUP за свою, более чем 50-летнюю историю объединил более 80 000 филиппинских моряков, а госпиталь недавно отпраздновал своё 25-летие.

AMOSUP также активно сотрудничает с морской академией Филиппин и способствует, также как и ПРМТУ, дальнейшему трудоустройству молодых моряков.



В госпитале для филиппинских моряков

Ты нужен профсоюзу, профсоюз нужен тебе...

МОЛОДЕЖЬ - БУДУЩЕЕ ПРОФСОЮЗА

28 мая 2012 года в г. Одессе в Доме профсоюзов состоялось отчетно-выборное заседание Молодежного Совета Профессионального союза работников морского транспорта Украины.

На заседание прибыли члены Молодежного совета ПРМТУ и приглашенные. Избран рабочий Президиум в составе двух человек, молодые ребята - члены Профсоюза, работники предприятий, организаций и учреждений морского транспорта Украины, приступили к обсуждению вопросов повестки дня.

Председательствовали на заседании Олег Игоревич Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ, член Молодежного совета и Виктор Викторович Бабаченко, председатель первичной профсоюзной организации учащихся Ильичевского высшего профессионального училища морского транспорта, Председатель Молодежного совета с 2002 по 2012 г.г. Именно он выполнял важную роль в становлении и развитии молодежного движения Профсоюза на протяжении 10 лет.

Игнатъев Роман Юрьевич - председатель Молодежного совета ППО ГП «Керченский МТП» и Гостинский Павел Викторович - председатель Молодежного совета Килийского ССРЗ, рассказали о ходе работы Молодежных организаций на местах.

Единогласно избран новый председатель Молодежного совета ПРМТУ. Им стала Караван Элина Михайловна, помощник Председателя Черноморской первичной профсоюзной организации моряков по информационно-аналитической деятельности.

На протяжении четырех лет она была секретарем совета и зарекомендовала себя как инициативный и квалифицированный работник, пользующийся уважением среди лидеров молодежного движения первичных профсоюзных организаций.

Представители молодежи первичных профсоюзных организаций ПРМТУ утвердили новый состав молодежного совета и избрали исполнительный комитет. Наиболее активно обсуждались направления работы Молодежного совета на следующий отчетный период.



Расширенное заседание Молодежного совета ПРМТУ - единогласно "за!"

Рассмотрев положение о Молодежном совете в него были внесены дополнения и изменения.

Много перспективных планов намечено Молодежным советом, которые предстоит реализовать в следующем отчетном периоде, и хочется пожелать молодым ребятам творческой инициативы, неиссякаемой энергии, поддержки своих наставников в реализации всех задуманных мероприятий. И чтобы 2012 год действительно стал годом молодежи в Профсоюзе, чтобы реализовались их интересные задумки, а профсоюзные лидеры вырастили себе достойную смену.

Обсудив все вопросы повестки дня, молодые активисты направились в г. Ильичевск для участия в тренинге тренеров в рамках проекта «Профилактика ВИЧ/СПИД среди работников отрасли морского транспорта», организованного при поддержке немецкого общества GIZ.



ЧЛЕНЫ МОЛОДЕЖНОГО СОВЕТА ПРМТУ СТАЛИ СПЕЦИАЛИСТАМИ В ОБЛАСТИ ВИЧ/СПИДА

Обсудив все вопросы повестки дня, молодые активисты направились в г. Ильичевск для участия в тренинге тренеров в рамках проекта «Профилактика ВИЧ/СПИД среди работников отрасли морского транспорта», организованно при поддержке Немецкого общества международного сотрудничества GIZ.

Сегодня Украина находится в эпицентре эпидемии ВИЧ/СПИДа и занимает одно из первых мест среди стран Европы по темпам распространения инфекции. Со времени выявления первого случая ВИЧ-инфекции в 1987 году и до 2010 года включительно в Украине официально зарегистрировано почти 182 тыс. случаев ВИЧ-инфекции среди граждан Украины, в том числе 37 тыс. заболеваний СПИДом и почти 21 тыс. случаев смерти от него. В течение 2010 года в стране зарегистрировано 20,5 тыс. новых случаев ВИЧ-инфекции (44,7 на 100 тыс. населения). Почти 78% населения Украины, живущего с ВИЧ, составляют лица репродуктивного и трудоспособного возраста 15-49 лет.

Международная организация труда (МОТ) еще в 1999 году признала проблему ВИЧ / СПИД не только социальной и медицинской, но и трудовой, поскольку распространение ВИЧ может иметь негативные последствия для экономики страны.

Согласно данным исследования, уровень осведомленности по вопросам ВИЧ/СПИДа среди работников и студентов в сфере морского транспорта оказался ниже уровня основных групп риска, но чуть выше уровня общего населения. Уровень осведомленности по вопросам ВИЧ / СПИДа выше среди работников портов, чем среди моряков и студентов.

Немецкое общество международного сотруд-

ничества GIZ начало свою работу с труженниками морской отрасли с будущих моряков - курсантов Одесской национальной морской академии, а сейчас получить необходимые знания в области ВИЧ/СПИДа представилась возможность работникам портов, судостроительных и судоремонтных заводов со всей Украины. Ребята прошли трехдневный тренинг и получили сертификаты об успешном окончании и теперь могут проводить информационные сессии для своих коллег.

«ВИЧ влияет не только на здоровье человека, но и на общество, государство в целом. По этому проблемы которые возникают в обществе из-за распространения ВИЧ инфекции, касаются так или иначе всех нас.

На семинаре квалифицированные тренеры рассказали насколько серьезна в наши дни проблема ВИЧ и СПИДа, а так же, каким способом можно защитить себя и своих близких от этого заболевания.

Полученная информация на семинаре является очень актуальной на сегодняшний день. Формы и методы предоставления этой информации также являются приемлемыми и доступными. Отдельных слов заслуживает материал представленный в игровой форме, благодаря этому он проще и эффективней запоминался.



Все участники получили сертификаты о прохождении обучающего тренинга

Для меня участие в этом семинаре было значимым и заставило задуматься о том, насколько серьезна эта проблема и как важно каждому из нас быть осведомленным и делиться своими знаниями с друзьями, коллегами...

Эпидемия ВИЧ/СПИДа имеет последствия разного плана, но наиболее трагические из них - это демографические, связанные с потерей человеческой жизни. Уменьшение этих потерь до минимума - основная задача, и мы должны сделать все необходимое для ее выполнения.

Хочу поблагодарить организаторов за проведение этой встречи, за информацию которая позволит более активно, а главное положительно влиять на эпидемиологическую ситуацию.» - говорит Владислава Денисюк, инженер отдела ПП и СРЗ ЧерноморНИИпроект и вновь избранный секретарь Молодежного совета ПРМТУ.

В Одесском филиале Национально-го института стратегических исследований состоялся круглый стол, на котором специалисты обсуждали проблему: «Украина – морская держава: стратегия развития потенциала». Определенный интерес вызвало выступление Светланы Ильченко, кандидата экономических наук, ст. научного сотрудника отдела рынка транспортных услуг Института проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины. В связи с этим приводим в изложении основные его положения.

Несмотря на то, что недавно Верховной Радой был одобрен законопроект «Про морські порти України», можно полагать, что мероприятия, связанные с трансформацией портового хозяйства, будут еще корректироваться и дорабатываться. С нашей точки зрения принципиальным является тот факт, что Закон декларирует определенную смену формы собственности, не предусматривая каких-либо ограничений во времени или в отношении стратегических объектов первостепенной важности.

Известно, что одним из мотивов смены форм собственности служат аргументы неэффективности государственного управления и недопустимости политического воздействия на процесс принятия решений предприятием. Спустя достаточное время, оценивая результаты проведенных реформ в различных странах, можно сказать, что по зачастую эти выводы являлись результатом политических идеологем, не подтвержденных серьезными научными результатами.

Исследования свидетельствуют о том, что: 1 - при сравнении затрат и доходов предприятий частной и государственной собственности, далеко не всегда предпочтение заслуживает первая; 2 - эмпирические данные не подтверждают строгую взаимосвязь между формой собственности и эффективностью; 3 - в то время как наличие конкуренции чаще всего рассматривается как благоприятное условие, далеко не всегда приватизация приводит к повышению эффективности даже в конкурентной среде, в случаях, когда конкуренция подразумевает наличие высоких социальных издержек и компенсационных выплат; 4 - существенная доля работников психологически более ориентирована на общественное, чем на частное.

Анализ исследований, проводимый на базе большого статистического материала, показывает стойкую отрицательную взаимосвязь между приватизацией и ростом ВВП. Общее заключение всех исследователей состоит в том, что бесконтрольная максимизация прибылей собственниками предприятий ведет к угрозе банкротства гораздо быстрее, чем бюрократизация и политизация процессов принятия решений, хотя неэффективность в таких условиях работы отрицать сложно.

Посмотрим на макроэкономические показатели Украины. На фоне высокой базы сравнения прошлого года темп прироста индекса производства базовых отраслей составлял в феврале 2012 г. 2,8% в годовом исчислении. В 2011 г. уровень валового внешнего долга Украины уменьшился до 76,6% от ВВП в сравнении с 85% на начало года и 01.01.12 г. составил 126,2 млрд. дол. США. Дефицит Сведенного бюджета в 2011 г. составлял 23,6 млрд. грн. или 1,8 % ВВП [1], покрываемый, в основном, за счет внутренних резервов, по курсу НБУ это составит 2,96 млрд. дол. США. На 2012 г. установлен предельный дефицит в размере 25,129 млрд. грн. Для сравнения ниже представлены показатели бюджетного дефицита стран в мировой экономической системе:

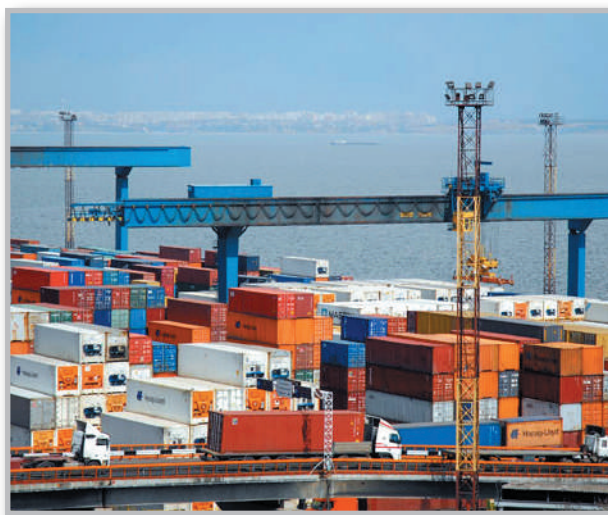
ЕСЛИ ПРИВАТИЗАЦИЯ, ТО ГДЕ ГАРАНТИИ ЕЕ ВЫСОКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ?



На фото Ильченко справа

Япония:	\$3 трлн. (дефицит бюджета в 2011 – более 3% ВВП, в 2012 году ожидается тот же уровень, в номинале составит около 160 млрд. \$);
США:	\$2,8 трлн. (дефицит бюджета в 2011 – 8,7% ВВП, в 2012 году ожидается 9,2%, что в номинале будет означать сумму близкую к 1,4 трлн. \$);
Италия:	\$428 млрд. (дефицит бюджета в 2011 – 4% ВВП, в 2012 году оптимистичные ожидания 3%, или 54 млрд. \$);
Франция:	\$367 млрд. (дефицит бюджета в 2011 году – 5,5% ВВП, в 2012 году ожидается снижение до 4% или до 100 млрд. \$);
Германия:	\$285 млрд. (дефицит бюджета в 2011 – 1% ВВП, в 2012 ожидается тот же уровень, что в номинале составит приблизительно 35 млрд. \$);
Канада:	\$221 млрд. (дефицит бюджета в 2011 – около 2% ВВП, в 2012 ожидается тот же уровень, что в номинале составит приблизительно 30 млрд. \$).

Представленная картина явно свидетельствует об отсутствии необходимости использования крайних мер с неопределенной эффективностью в отношении реального сектора экономики Украины.



Франция проводила политику приватизации не в виде единовременного акта, а долговременного стратегического курса, далеко не всегда способствуя повышению эффективности и нередко приводя к обострению социальных конфликтов. Были сделаны выводы, что проблема неэффективности хозяйственного механизма, которую пытались решать через приватизацию, отнюдь не зависит напрямую от масштабов государственной собственности, степени административного вмешательства и регулирования. В результате приватизация была проведена в форме акционирования, что увеличило число ак-

ционеров таким образом, что каждый шестой житель страны старше 18 лет стал собственником акций.

Основные порты Франции в соответствии с Конституцией, - госсобственность и находятся под контролем госадминистративных органов, при этом 7 самых крупных портов (90% суммарного грузооборота) являются автономными и имеют особый юрид. статус, они финансово независимы, государство осуществляет контроль через Административный совет во главе с директором, назначаемым Советом Министров.



В Испании продажа государственных предприятий осуществляется почти 20 лет, сейчас их количество составляет 30%. В целом, эксперты констатируют, что история приватизации и национализации в Испании – это история «национализации убытков и приватизации прибылей». Цели приватизации – увеличить доходы бюджета настолько, насколько это возможно, и усилить

конкуренцию на различных рынках – в целом противоречили друг другу (укрупнение предприятий с целью увеличения их стоимости вело к сокращению конкуренции), поэтому удавалось достигать либо одного, либо другого, но не того и другого вместе.



В **Италии** за период с 1993 по 2000 гг. из-под государственного контроля в частные руки перешли практически все предприятия пищевого сектора, предприятия металлургии, банковской сферы, телекоммуникационные компании, фирмы отрасли управления дорожным хозяйством, транспортные предприятия. Эксперты отмечают, что Италия стала одной из немногих стран, где в частные руки была передана практически вся сеть автомобильных дорог.

Одной из основных целей приватизации были объявлены повышение конкурентоспособности предприятий и уменьшение дефицита государственного бюджета. Все основные государственные монополии, в том числе тяжелое машиностроение, авиа- и железнодорожный транспорт были преобразованы в акционерные общества.

Всего с 1993 по 2000 гг. поступления в бюджет страны от приватизации составили 106,6 млрд долл., обеспечив примерно 8% валового внутреннего продукта страны за этот период.



В **Нидерландах** долгие годы решается вопрос приватизации столичного аэропорта Schiphol, четвертого по значимости аэропорта Европы, 75,8% акций которого находятся в государственной собственности, еще 21,8% принадлежат властям Амстердама, и 2,4% - властям Роттердама.



В **Бельгии** лишь с 1999 началась приватизация железнодорожной отрасли, страны с самой густой сетью железных дорог в Европе.

В результате Национальное общество железных дорог передало в частные руки лишь ряд маршрутов и объекты инфраструктуры, в коммерческое управление частным инвесторам передано 70% акций Брюссельского международного аэропорта.



В **США** территории крупных портов и причальных сооружений сохраняются в собственности государства и их приватизация не планируется. В то же самое время все виды деятельности, связанные с обработкой грузов, выполняются частными компаниями, арендуящими территорию и причальный фронт на длительный период времени. Порты не получают от государства никаких дотаций, но в то же самое время освобождены от уплаты налогов. Дирекция портов назначается администрацией штатов. Кроме того, управлением морским транспортом занимаются разные комиссии при Конгрессе США, выражающие интересы общественных групп частного капитала и национальный Морской Совет, основная задача которого обеспечить наиболее эффективный способ транспортировки стратегических грузов США.

Стоит отметить, что проводимые в перечисленных странах преобразования были представлены в виде формирования акционерных обществ с той или иной долей государственного участия. Создание из стратегических высокоприбыльных предприятий полностью частных фирм с нахождением всех рычагов управления в одних руках, как правило, не практиковалось. Таким образом, представлялась возможность самым широким слоям населения стать владельцами акций и решить вопрос формирования среднего класса, сделаны попытки положить конец традиционной политической и социальной поляризации общества, свести к минимуму уровень бюрократизации и коррумпированности государственных институтов.

Однако, уже в 1999 г. был опубликован официальный отчет, в котором говорилось, что процесс приватизации сам по себе создает коррупцию. В документе представлены подтвержденные фамилии и должности задействованных лиц. Фирмы платят для включения в список компетентных претендентов или ограничения их числа. Возможна оплата с целью занижения стоимости государственной собственности, подлежащей распродаже. Это касается как крупных, так и небольших контрактов. При этом речь идет о развитых передовых странах, а отнюдь не о развивающихся.

Хотелось бы остановиться на опыте общепризнанных социальных государств – Дании и Швеции. Еще в 1973 г. доля госсектора в экономике **Дании** увеличилась до 50% ВВП и с тех пор стабильно держится на этом уровне. Государство в Дании занимается, в основном, сетевыми отраслями бизнеса, в том числе: железнодорожные и автобусные линии, почта, теле- и радиосектора, авиалинии, аэропорты и мосты. К началу 1980-х гг. доля государственной собственности в этих отраслях достигала 70%, к 2002г. лишь 10% подверглось приватизации и было передано в частные руки.

Государственный сектор **Швеции** сравнительно невелик, более девяти десятых продукции промышленности Швеции производится частными компаниями. Государство в Швеции сосредоточилось на социальных вопросах. В традиционном же смысле в целом приватизация компаний государственного сектора в Швеции продвигается медленно по целому ряду причин. Во-первых, нет особой необходимости в получе-

нии средств от приватизации, ибо бюджет и так профицитный. Во-вторых, нет необходимости увеличивать конкурентоспособность и рентабельность госкомпаний, так как они уже вполне конкурентоспособны и рентабельны. Более того, многие госпредприятия являются на деле вполне прибыльными структурами коммерческого типа, их акции выведены на биржу, и лишь владельцем этих акций является государство.

Показатели макроэкономического развития Украины не демонстрируют необходимости применения крайних мер в виде проведения полной приватизации объектов транспортного комплекса. Устаревание основных фондов, неэффективность системы и структуры управления, нехватка государственных финансовых ресурсов, неограниченное вмешательство государства в работу транспортных предприятий, отсутствие необходимого и достаточного инвестирования, несбалансированная законодательно-правовая база и многие другие проблемы, которые объективно выдвигаются сторонниками проведения приватизации, могут быть успешно решены и другими методами, в первую очередь методом корпоратизации как доминирующей форме ведения портового бизнеса.

Предлагается следующая схема проведения корпоратизации морских портов:

Первый этап – подготовительный, в рамках которого предусмотреть:

- разработку органами исполнительной власти системы мероприятий всесторонней поддержки отечественных производств морского транспорта недискриминационными методами с максимальным учетом интересов всех сторон;

Второй этап – проведение корпоратизации морских портов путем формирования единственного акционера в лице государства на период 3-5 лет, что позволит завершить формирование сбалансированного нормативно-правового поля, создать условия и обеспечить гарантии эффективного ведения хозяйства.

Третий этап – ограничение разгосударствления путем сохранения контрольного или блокирующего пакета акций предприятий в собственности государства и закрепление ограничения долевого участия акционеров, т.е. законодательно разрешенный % одноособного приобретения и удержания акций акционерного общества, с целью предотвращения появления мажоритарных акционеров и возможности монопольного влияния на принятие решений общества.

Четвертый этап – начало полной приватизации малоэффективных объектов, что позволит привлечь необходимое финансирование и повысить уровень их производства, создав основу улучшения социальной сферы в первую очередь депрессионных территорий, поскольку в большинстве случаев эти предприятия являются градообразующими, обеспечивают рабочими местами населения соответствующих городов, позволит создать организационно-финансовую основу решениям многих текущих проблем в работе транспортных предприятий.

Пятый этап – проведение полной приватизации. Основным результатом которой должно стать выведение предприятий из под административного подчинения министерству, формирование и утверждение планов производственного и социального развития обществом самостоятельно, привлечение дополнительных, достаточно существенных, источников финансирования социально-экономических мероприятий.

Ученые полагают, что такой подход даст возможность сохранить портовый комплекс Украины и обеспечит его интеграцию портов в международные транспортные сети.

Светлана Ильченко, кандидат экономических наук, ст. научный сотрудник отдела рынка транспортных услуг Института проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины



Удивительное сочетание живительного дыхания Днепро-Бугского лимана и широких днепровских просторов, южного солнца и терпкого аромата степных трав создают уникальные условия для отдыха в детском оздоровительном лагере «Фрегат» ГП «Херсонский морской торговый порт». Об этом рассказывает директор лагеря Владимир ВОЛКОВСКИЙ:

- В этом году наш коллектив сделал максимально много. Побелили и покрасили двухэтажный корпус, в одноэтажном – поменяли обои. Перебрали все сантехническое оборудование. Освежили мебель. Установили новые беседки, обновили грибки на пляже. Покрасили беседки и забор по всему периметру пляжа. И, конечно, преобразились сами комнаты в корпусах. Кстати, рассчитаны эти комнаты на 2-5 человек. К услугам детей – душевые кабины с круглосуточной подачей горячей воды.

Наш лагерь способен принять 200 детей в возрасте от 7 до 18 лет. Заезды у нас – с 7 по 28 июня, с 1 по 21 июля и с 1 по 21 августа. Цена путевки на 21 день – 2565 гривен. Работники порта оплачивают только 40% стоимости путевки. Первая и вторая смены уже заполнены. Известно, что в третью смену будут отдыхать чемпионы Украины – детская хоккейная команда и, конечно же, дети портовиков. У нас пятиразовое питание. Могу заверить: редко где так хорошо кормят, как у нас.

- У каждого лагеря есть свои «фишки». Чем будет удивлять своих гостей «Фрегат»?

- Ну, во-первых, у нас появятся кружки современных танцев и рукоделия. А наша главная «фишка» - курсы по рыбной ловле! Будем учить мальчишек и девчонок ловить рыбу и на спиннинг, и на обычную удочку. А рыба в дельте Днепра – отличная! Скушать ребятам не придется.

- Территория лагеря - шесть гектаров. И все они, как поется в известной песне, «покрыты зеленью!» Расположен «Фрегат» на территории 60-летнего парка. Кроме стадиона с футбольным, волейбольным и баскетбольным полями, есть у нас и крытая спортивная площадка для тенниса и бадминтона. Еще мы хозяева прекрасного пляжа – 16 соток чистого песка! Имеется своя дискотека и, конечно же, компьютерный класс с игровыми приставками.

- Какие запланированы экскурсии для детей?

- Конечно. В каждую смену – минимум две экскурсии по Херсону и музеям. Мы хотим реализовать еще одну задумку - экскурсию по дельте Днепра на катере! Такого раньше никогда не было. Поверьте, красота наших плавней очаровывает и вызывает восторг даже у бывалых туристов. Изумрудные острова, заповедные ерики, удивительные птицы, красота изумительная!

Но и это не все! В каждую смену лагерь посетят со спортивным визитом лучшие яхтсмены Херсона. Белоснежные яхты встанут на стоянку рядом с пляжем нашего лагеря. И каждый сможет осмотреть эти парусники, ознакомиться с их устройством, почувствовать себя капитаном...

Анатолий ЯИЦКИЙ, текст и фото

На фото: председатель профкома В. Тернавский с детьми херсонских портовиков во «Фрегате»



Константин Паустовский, певец Черного моря

В Одесской национальной научной библиотеке им. М.Горького действует выставка-путешествие «Неисправимые романтики». Приурочена она к празднованию 120-летия со дня рождения выдающегося художника слова, который воспел Черное море и наш прекрасный город у самого синего моря, и оставил неизгладимый след в жизни литературной Одессы - Константина Георгиевича Паустовского.

На выставке представлено наиболее интересное из фондов библиотеки. Это и прижизненные издания писателя, и очерки Паустовского в газете «Моряк» 20-х годов. В музее библиотеки бережно хранятся книги с автографами Константина Георгиевича. Предлагаются вниманию переводы произведений Паустовского на разные языки мира: английский, немецкий, французский, венгерский, польский, испанский, итальянский, швед-

ский, болгарский. Украшает выставку экспозиция иллюстраций к произведениям Паустовского, в том числе работы нашей одесской художницы Светланы Крыжевской к роману «Черное море».

А море было любимой стихией писателя. Паустовский, романтик в душе, был влюблен в Черное море. И Одесса стала особой значительной страницей в жизни певца моря. Среди прочей литературы о жизни и творчестве мастера слова, рассматривается и этот «одесский» период жизни К.Г. Паустовского. И особенно знаменателен был он работой Паустовского в газете «Моряк», которой остался другом до конца жизни.

Любопытен и раздел выставки «Творческие связи Паустовского с Грузией» – одной из ярких и интересных страниц в истории культурных и литературных связей. Константин Паустовский посвятил Грузии свыше двух десятков произведений, в которых выразил огромное уважение к ее древней культуре, искреннюю любовь к народу, восхищение красотой кавказских пейзажей, овеяных дыханием романтики.

В Одессе Константин Паустовский всегда был и остается «нашим» писателем (а для многих одесситов и любимым). Не случайно именем Паустовского названы улица, пароход, библиотека, сквер... Память о нем бережно хранит и чтит музей Паустовского.

Светлана Минеева, ведущий библиограф отдела связей с общественностью и рекламы ОННБ им. М. Горького

ОТРАСЛЕВОЕ СОГЛАШЕНИЕ

ЗАЩИЩАЯ СОЦИАЛЬНЫЕ ГАРАНТИИ ПОРТОВИКОВ

В Одессе состоялось второе заседание рабочей комиссии совместного представительского органа стороны профсоюза для разработки и подписания с Министерством инфраструктуры Украины Отраслевого соглашения на 2012-2014 годы. Итоги встречи комментирует заместитель председателя ПРМТУ, председатель профкома ГП «Херсонский морской торговый порт» Валерий ТЕРНАВСКИЙ, возглавивший рабочую комиссию совместного представительского органа.

- В апреле комиссия уже направила в Министерство инфраструктуры Украины свои предложения по проекту соглашения. Чему было посвящено второе заседание?

- Прежде всего, произошли изменения в составе совместного представительского органа. К нам подключился еще один участник – Профсоюз работников морского транспорта Украины (объединенный), в который вошли профсоюзные организации Ильичевского и Николаевского морских торговых портов, стивидорные компании Одесского морского торгового порта. Они получили свидетельство о репрезентативности - документ, дающий право на участие в переговорах на отраслевом уровне, в том числе по заключению Отраслевого соглашения.

Таким образом, в разработке Отраслевого соглашения на 2012-2014 годы сегодня участвуют Профсоюз работников морского транспорта Украины, Федерация морских профсоюзов Украины и ПРМТУ(о). Напомню, в соответствии с законами «О социальном диалоге», «О коллективных договорах и соглашениях», при наличии на предприятиях нескольких профсоюзов, они обязаны сформировать совместный представительский орган для ведения переговоров по заключению отраслевого соглашения с работодателем. В данном случае – с Министерством инфраструктуры и Федерацией работодателей Украины.

- Вхождение еще одного участника в переговорный процесс отразилось на составе рабочей комиссии?

- Естественно. Сейчас в ней уже 17 человек: 12 – от ПРМТУ, 3 – от Федерации морских профсоюзов Украины и 2 – от ПРМТУ(о). Именно в таком составе мы обсуждали на встрече в Одессе предложения, представленные рабочей комиссией со стороны Министерства инфраструктуры Украины. Работодатель, судя по объему представленных материалов, достаточно хорошо потрудились над предложениями профсоюзной стороны. Это говорит о том, что на первом заседании рабочей комиссии в Херсоне наш вариант проекта Отраслевого соглашения был основательно продуман, с учетом мнений подавляющего большинства трудовых коллективов морехозяйственного комплекса.

- Новая редакция проекта Отраслевого соглашения теперь учитывает мнения всех сторон?

- Большинство пунктов было принято сразу, некоторые – отклонены со ссылкой на соответствующие законодательные акты. Ну, к примеру, пункт 1.11. проекта Отраслевого соглашения. В нашей редакции было записано: «В соответствии с постановлением Верховной Рады Украины от 12 сентября 1991 года №1545 «О порядке временных действий на территории Украины отдельных актов законодательства Союза ССР», на предприятиях используются акты законодательства Союза ССР, при условии, если они не противоречат Конституции и законам Украины до принятия соответствующих актов законодательства Украины». Министерство предложило этот пункт исключить. Естественно, профсоюзная сторона такое предложение отклонила, поскольку сегодня в украинском законодательстве пока отсутствуют некоторые важные для трудовых коллективов нормы, в частности, по охране труда, обеспечению экипажей судов.

Все спорные моменты по процедуре оговорены в Положении о совместной рабочей комиссии. Там же зафиксированы пути решения спорных вопросов. Мы очень внимательно рассмотрели все дополнения и замечания Министерства. Направили в Киев предложение провести совместное заседание рабочих комиссий. Кстати, Министерство, со своей стороны, подключает к заключению Отраслевого соглашения Федерацию работодателей Украины. Мы не против, тем более в преддверии закона о морских портах.

- Учитывался ли закон о портах при обсуждении проекта нового Отраслевого соглашения?

- Мы знали, что рано или поздно этот закон будет принят. А вот как поведет себя частный инвестор – сегодня сказать сложно. Именно поэтому мы уже сейчас выдвигаем важное условие: любая частная компания, которая приходит на причалы порта, должна учитывать требования Отраслевого соглашения. Только этот документ станет серьезным основанием для сохранения всех прежних социальных гарантий.

И работодатель, и профсоюз, должны

действовать в определенном правовом поле. Каждая сторона должна понимать, что отношения должны быть паритетными, ведь цель у всех одна – чтобы коллектив успешно работал и выполнял поставленные задачи. Кто выиграет от обвинения и противостояний? Победителей и побежденных здесь быть не должно.

- Следующий этап в подготовке Отраслевого соглашения – совместное заседание рабочих комиссий Министерства и профсоюза?

- Вот на этом совместном заседании мы и обсудим все спорные вопросы. Причем, мы включали их, прежде всего, на основании действующих законодательных актов Украины и Генерального соглашения между правительством Украины, работодателями и профсоюзами. Мы придерживаемся того, чтобы Отраслевое соглашение на 2012-2014 годы было не хуже существующего. Совместный представительский орган принял решение взять за основу действующее Отраслевое соглашение, поэтому мы должны сделать все, чтобы не ухудшить новый документ и внести в него новые законодательные нормы.

- Предложения Министерства направлены против этого?

- Нет, большинство – на определенное улучшение. Есть предложения уточняющие, которые носят чисто технический характер. Но есть и такие, что оформлены как-то уклончиво... Например, Министерство предлагает вместо четкого определения «принять меры» использовать оборот «принимать меры». Вроде бы, и несущественно, но согласитесь, первый вариант – более конкретный, а второй – допускает «вариации».

Любые спорные вопросы всегда можно обсудить за столом переговоров. В совместном заседании рабочих комиссий всегда присутствует равное число участников от всех сторон. Если возникает спорный вопрос, то отдельно голосует сторона профсоюзов, отдельно – сторона Министерства. После чего принимается совместное решение. Чаще всего стороны приходят к консенсусу...

Анатолий ЯИЦКИЙ