

МОРСКОЙ



ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№88 апрель-май 2018

**МИДИПРМТУ:
ЗАЛОГ
УСПЕШНОГО
РЕЗУЛЬТАТА В
КООРДИНАЦИИ
УСИЛИЙ**

**ПОЕДЕРАБОТА:
О ПИТАНИИ
МОРЯКОВ
НА БОРТУ
СУДОВ**



UKRAINE CRUISE SEMINAR

Odessa, JUNE 25th - 29th 2018

Free Seminar!



The Norwegian Seafarers' Union in cooperation with the ITF, FIT-CISL, VER.DI, and MTWTU (Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine) will be holding a free seminar for cruise industry seafarers in Odessa, Ukraine for seafarers residing in Ukraine and on vacation at the time.

Still active seafarers are invited to attend! We educate seafarers on:

- Collective Bargaining Agreement (CBA)
- Harassment & Bullying
- Health awareness and HIV prevention
- ILO
- IMO
- and much more!

HOW DO I SIGN UP?

Register on line at: <http://odessa.com>
or send email to: aaa@aaa.com

The seminar is free of charge for seafarer and we cover travel domestic airfare cost for you. You can bring your family free of charge as well, provided you can all stay in the same hotel room in compliance with the hotel extra bed policy. You are responsible for the cost of their travel.

WOMEN'S SEMINAR:
JUNE 25, 2018

BASIC SEMINAR:
JUNE 26-28, 2018

CHECK OUT:
JUNE 29, 2018



СОДЕРЖАНИЕ

ДАЙДЖЕСТ	2
ВАЖНО	4
АКТУАЛЬНО	6
СОТРУДНИЧЕСТВО	9
ИНФОГРАФИКА	12
ИНТЕРЕСНО	14
СЕМИНАР	16
ЭКСКЛЮЗИВНО	17
ITF	18
ОПРОС	20
АВТОМАТИЗАЦИЯ	22
МОЛОДЕЖЬ	24
ХОББИ	28
ТЕТ-А-ТЕТ	30

№ 88 апрель-май 2018

УЧРЕДИТЕЛЬ: Черноморская первичная профсоюзная организация моряков
Верстка: ФЛП Стещенко Ю.В., г. Одесса, ул. Дальницкая, 4
Печать: ФЛП Клявина Е.Г., г. Одесса

Журнал «Морской» распространяется бесплатно среди членов ПРМТУ, состоящих на учёте в ЧППОМ

Тираж – 3 000 экземпляров

Свидетельство о государственной регистрации серии ОД номер 1423-294-Р от 13.02.2010 г.
 Адрес редакции: 65009, г. Одесса, Гагаринское плато 5-Б, помещение 1
 тел./факс (+380482) 42 99 02

Редакция ведёт переписку с читателями только на страницах журнала. Ответственность за достоверность информации несут авторы публикаций. Редакция оставляет за собой право сокращения и литературного редактирования принятых к публикации текстов. Мысли авторов могут не совпадать с позицией редакции. Рукописи авторам не возвращаются. Использование в какой-либо форме материалов, опубликованных в журнале, допускается только с согласия редакции, при этом обязательна ссылка на журнал "Морской".

Дорогие друзья!

Dear Friends!

На страницах свежего выпуска журнала «Морской» мы собрали для вас материалы о самых актуальных событиях в морской отрасли, подготовили аналитический материал, рассказали об интересных людях и мероприятиях, которые организовал для вас Профсоюз.

Важная встреча и диалог состоялась у ПРМТУ с представителями Министерства иностранных дел Украины, что позволит в дальнейшем координировать усилия для решения проблем, возникающих у украинских моряков во время рейсов.

Интересным для моряков будет и информация о кампании ITF против «удобных» флагов, о мнениях экспертов о морях будущего, о создании группы контактов в арабском регионе, о питании моряков на борту судна.

ПРМТУ продолжает посещать суда, на борту которых находятся члены нашего Профсоюза. Так, в конце марта представители ПРМТУ посетили судно CERAFINA, которое стояло в Одесском порту.

Кроме того, мы расскажем вам о смелых девушках — курсантках морских учебных заведений Украины, которые не побоялись связать свою жизнь с морем и уверенно идут к намеченной цели.

Читайте и другие традиционные рубрики, оставайтесь на гребне волны последних морских новостей!

**С уважением,
 Олег Григорюк,
 Председатель Черноморской первичной профсоюзной организации моряков**

The latest issue of our Maritime Magazine offers you a lot of interesting things. What are these? We collected maritime updates, prepared the analysis, wrote about interesting people and highlighted events organized by the Trade Union for you.

An important meeting and dialogue took place between the MTWTU and representatives of the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine. It will allow to further coordinate our efforts to solve problems arising with Ukrainian seafarers during their voyages.

It must be interesting for the seafarers to get information on the ITF Flag of Convenience Campaign, on the experts' opinions concerning the seafarers of the nearest future, on the establishment of contact groups in the Arab region, on the nutrition of seafarers on board ships.

The MTWTU continues to visit vessels carrying members of our Union. So, at the end of March, the MTWTU representatives visited the CERAFINA vessel during her birthing in the port of Odessa.

Furthermore, we will tell you about the brave girls – cadets of maritime educational institutions of Ukraine, who were not afraid to connect their lives with the sea and are on the right way to their goal. Read our various traditional columns, and be on the crest of the information wave.

**Yours faithfully,
 Oleg Grygoriuk
 Chairman, Local Black Sea
 Trade Union Organization of Seafarers**

HYUNDAI HEAVY ВНЕДРЯЮТ РОБОТОВ В СУДОСТРОЕНИЕ



Крупнейшая судостроительная компания Южной Кореи Hyundai Heavy Industries сообщила, что собирается впервые в истории судостроения использовать роботов для повышения эффективности и снижения себестоимости.

Компания также считается одним из крупнейших мировых судостроителей, и недавно она завершила год тестирования роботизированной системы, которая автоматически формирует изогнутую 3-D поверхность судна, на верфи в Ульсане. Эта автономная конструкция обладает системой высокочастотного нагрева и многозвенным манипулятором, а в своей работе она использует принцип Интернета вещей (IoT) и других технологий автоматизации.

Планируется, что использование роботов позволит повысить продуктивность в три раза по сравнению с аналогичной человеческой работой.



В НОРВЕГИИ ПОЯВИТСЯ ПЕРВАЯ В МИРЕ КОМПАНИЯ АВТОНОМНОГО СУДОХОДСТВА

Норвежские компании Wilhelmsen и Kongsberg объединяют усилия для создания первой в мире компании, работающей исключительно в сегменте автономного судоходства. Новое предприятие Massterly будет базироваться в Люсакере (Норвегия) и начнет функционировать с августа 2018 года, обеспечивая полный цикл создания автономных судов — от проектирования и разработки до систем управления, логистических услуг и эксплуатации судов. Также для мониторинга и эксплуатации автономных судов в Норвегии и на международном уровне будут созданы наземные центры.

«Автономность и возможность дистанционного управления являются важным событием для

морской отрасли. Когда автономные суда станут реальностью, Massterly будет иметь решающее значение для оцифровывания инфраструктуры», — отметил президент и главный исполнительный директор Kongsberg Гейр Хаой.

«В настоящее время мы находимся в самом начале нового пути, но в ближайшем будущем, вполне вероятно, появится рынок подобных услуг. Сначала автономные суда будут использовать для коротких морских перевозок. Это также подразумевает перемещения наземного транспорта на море. Большим достижением Норвегия как морское государство считает существенное сокращение выбросов», — заявил гендиректор Wilhelmsen Group Томас Вильгельмсен.

В САУТГЕМПТОНЕ ОПРОБУЮТ НОВУЮ ТЕХНОЛОГИЮ ОЧИСТКИ СУДОВЫХ КОРПУСОВ



В британском порту Саутгемптон испытывают новую экологически чистую технологию очистки судовых корпусов компании HullWiper.

В настоящее время специалисты работают над тестированием системы на нескольких типах судов, включая круизные лайнеры, Ro-Ro суда, контейнеровозы и суда для перевозки генеральных грузов в порту южного побережья.

По словам управляющего директора компании Саймона Дорана, испытания должны продемонстрировать эффективность использования подводного управляемого аппарата как альтернативы традиционных методов очистки корпуса.

HullWiper использует регулируемые струи морской воды под переменным давлением, чтобы свести к минимуму возможное повреждение дорогостоящих противоположающихся покрытий. При этом в процедуре чистки не используются водолазы, и очистка может проводиться днем или ночью, практически при любой погоде, даже при проведении погрузочно-разгрузочных операций.



УТИЛИЗИРОВАН РЕКОРДНЫЙ ОБЪЕМ МИРОВОГО ТАНКЕРНОГО ФЛОТА

За первые три месяца 2018 года на металлолом было отправлено рекордное за последние 35 лет количество танкеров, что было вызвано сочетанием нескольких факторов — низкими фрахтовыми ставками, высокими ценами на металлолом, старением танкерного флота, а также предстоящим введением в силу судовых правил. Такие выводы сделал оператор танкерного флота Teekay, опираясь на статистику

судового брокера Clarkson's.

В I квартале 2018 года на металлолом были отправлены танкеры общим дедвейтом 8 млн тонн, включая 17 танкеров типоразмера VLCC, 3 судна типоразмера Suezmax и 14 — типа Aframax.

Эксперты Teekay считают, что если эти темпы утилизации продолжатся до конца года, прирост танкерного флота будет нулевым.

Рост утилизации танкерно-

го флота прогнозировался, хотя объем превзошел все ожидания. Эксперты компании полагают, что утилизация судов может оказать положительное влияние на рынок танкерных перевозок, особенно во второй половине 2018 года, когда ожидается повышение спроса за счет перераспределения нефтяных рынков и некоторое ослабление сокращений поставок странами ОПЕК.

ПОРТ МАРСЕЛЬ ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧЕНИЕ ПОТОКА КРУИЗНЫХ ПАССАЖИРОВ



Французский порт Марсель в 2018 году запланировал 513 судовозаходов 88 различных круизных лайнеров, находящихся под управлением 31 компании.

Несмотря на некоторое снижение активности в области морских круизов, наблюдавшееся в 2017 году (-7 %), порт Марсель надеется нарастить количество принимаемых круизных лайнеров и довести поток круизных пассажиров до 2 млн человек к 2020 году. Такие планы были озвучены в ходе прошедшего заседания «Круизного клуба Марсель-Прованс» (Le Club de la croisière Marseille-Provence/CCMP).

В навигацию-2018 на марсельском терминале будут принимать 7 новых, только что построенных лайнеров, среди них самый большой в мире теплоход Symphony of the Seas. Ожидается также заход Costa Smeralda, первого круизника, работающего на СПГ-топливе.

НОВАЯ СПЕЦОДЕЖДА MOL



Экипажи судов Mitsui O.S.K. Lines (MOL), задействованные на сервисах между Японией и Ближним Востоком, будут обеспечены специальной униформой.

Она защитит членов экипажа от тепловых ударов и снизит нагрузку на организм. Одежда оборудована охлажда-

ющими вентиляторами, которые обеспечивают циркуляцию воздуха между двумя слоями одежды. Воздушные потоки равномерно обеспечивают охлаждающее действие, что значительно увеличит комфорт членов экипажа, тем самым обеспечивая эффективность их работы.



ВСТУПАЮТ В СИЛУ НОВЫЕ ПОПРАВКИ К MARPOL

Международная морская организация (ИМО) сообщила о вступлении в силу новых требований в отношении отчетности расхода судового топлива, а также поправок к правилам предотвращения загрязнения мусором с судов.

Целью вступивших в силу 1 марта новых требований к отчетности расхода судового топлива является повышение энергоэффективности международного судоходства. Сбор данных начнется 1 января 2019 года,

при этом данные необходимо будет направлять в ИМО в конце каждого календарного года. Как поясняется, система сбора данных предназначена для снабжения ИМО конкретными данными по расходу топлива, которые

должны помочь государствам – членам организации принимать решения о дальнейших мерах, необходимых для повышения энергоэффективности, и учитывать выбросы парниковых газов при международных перевозках.

Обязательные к исполнению требования были приняты Комитетом ИМО по защите морской среды (КЗМС) в 2016 году посредством внесения поправок к главе 4 приложения VI (Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов) к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ).

В соответствии с новым Положением 22А о сборе и представлении данных о потреблении судового топлива, судам валовой вместимостью 5000 тонн и более будет необходимо собирать данные по расходу каждого вида топлива, которое они используют, а также другие, дополнительно указанные данные, включая показатели транспортной деятельности. На эти суда приходится примерно 85%

выбросов углекислого газа от международных морских перевозок.

Кроме того, с 31 декабря 2018 года или ранее на судах валовой вместимостью 5000 тонн и выше в судовые Планы управления энергоэффективностью судна (ПУЭС) необходимо включить описание методологии сбора данных и процедуры предоставления данных Администрации (правительству государству флага судна).

Поправки к Приложению V МАРПОЛ о предотвращении загрязнения мусором с судов также вступили в силу 1 марта 2018 года. Они относятся к остаткам грузов, вредных для морской среды, и новому формату Журнала операций с мусором.

В частности, поправки требуют, чтобы грузоотправитель деклариро-

вал, относятся ли грузы к категории вредных для морской среды. В новом приложении приведены критерии классификации твердых навалочных грузов.

Дополнительно к этому, новая форма Журнала операций с мусором делится на две части: одна применяется ко всем судам, а другая предназначена для судов, перевозящих твердые навалочные грузы.

Кроме того, в Журнал операций с мусором включена новая категория: «электронные отходы».

Также 1 марта 2018 года вступили в силу Поправки, касающиеся обновления формы В Дополнения к Международному сертификату по предотвращению загрязнения нефтью в отношении отдельных балластных танков.



ПО ЕДЕ РАБОТА: О ПИТАНИИ МОРЯКОВ НА БОРТУ СУДОВ

Моряк — профессия интернациональная. Абсолютно нормальной практикой в международном морском судоходстве являются случаи, когда экипаж судна состоит из моряков разных национальностей, которые, соответственно, могут иметь различные религиозные взгляды, культурные традиции, а также пищевые предпочтения. Такая ситуация естественным образом влияет на организацию жизни моряков на борту судов, и, в том числе, на их питание и столовое обслуживание.

На одном из последних семинаров, которые регулярно проводит ПРМТУ, был поднят вопрос о питании моряков на борту. Так, моряки обратились с просьбой разъяснить положения международных конвенций, национальных законодательств государств флага судна, регулирующих вопросы питания моряков на борту судна. Кроме того, моряки отметили, что в своей работе все чаще сталкиваются с тем, что повара другой национальности в приготовлении блюд используют ограниченный набор ингредиентов и специй, которые, зачастую, не характерны для привычной для украинцев кухни. Чересчур острая и пряная, однообразная еда может стать причиной развития или обострения хронических заболеваний желудочно-кишечного тракта.

Базовым документом, устанавливающим минимальные стандарты в отношении питания и столового обслуживания моряков, является Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве, принятая Международной организацией труда и на данный момент ратифицированная 86 государствами - членами МОТ.

Целью Правила 3.2 определена необходимость обеспечить, чтобы моряки получали продукты питания и питьевую воду высокого качества и в надлежащих санитарно-гигиенических условиях.

Каждое государство - член Конвенции обязано контролировать, чтобы на судах, плавающих под его флагом,



на борту имелись пищевые продукты и питьевая вода в таком количестве, такой питательной ценности и такого качества, которые в должной мере покрывают потребности лиц, находящихся на судне,

принимая во внимание их различные культурные и религиозные особенности.

Таким образом, Правило 3.2 устанавливает минимальные

обязательные для всех государств стандарты. Далее в дело вступает нацио-

В течение периода работы по найму моряки на борту судна обеспечиваются питанием бесплатно



нальное законодательство государства флага конкретного судна.

Согласно Стандарту А3.2 Конвенция устанавливает, что каждое государство:

- принимает законодательство, нормативно-правовые акты или другие меры, направленные на установление минимальных норм в отношении качества и количества пищевых продуктов и питьевой воды, а также норм столового обслуживания;

- проводит учебные мероприятия по содействию информированности и соблюдению норм в отношении питания и столового обслуживания моряков.

Кроме того, каждое государство обязано обеспечить, чтобы на судах, плавающих под его флагом, соблюдались следующие минимальные нормы:

- **надлежащее снабжение** пищевыми продуктами и питьевой водой с учетом количества моряков на борту судна, их религиозных требований, традиций и обычаев, касающихся пищевых продуктов, а также продолжительности и характера рейса;

- **пищеблок** устанавливается таким образом, чтобы позволить обеспечивать моряков надлежащим и полноценным питанием, приготовленным в гигиенических условиях;

- **должна проводиться подготовка** или инструктаж персонала пищеблока перед назначением на должности.

Требования национального законодательства государства флага судна в отношении питания и столового обслуживания подлежат обязательному указанию в части I Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, а особенности их практического применения на борту конкретного судна указываются в части II Декларации.

Напомним, что Декларация о соблюдении трудовых норм является неотъемлемой частью Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, и должна быть размещена на судне в легкодоступном для ознакомления месте.

Правило также предусматривает многоуровневый механизм контроля над выполнением минимальных стандартов в отношении питания и столового обслуживания.

Как известно, часть II Декларации разрабатывается судовладельцем и **должна быть одобрена компетентным органом государства флага судна либо классификационным обществом, признанным государством флага судна.**

Следующим элементом контроля являются мероприятия, которые должны проводиться судовой администрацией. Так, пунктом 7 Стандарта А3.2 предусмотрено, что непосредственно капитаном или под его руководством на борту должны проводиться частые и документально оформленные инспекции в целях проверки:

- снабжения пищевыми продуктами и питьевой водой;
- всех помещений и оборудования, используемых для хранения и обработки пищевых продуктов и питьевой воды;
- камбуза и оборудования для приготовления и подачи пищи.

Следует особо отметить, что соблюдение администрацией судна требований, установленных данным стандартом, подлежит проверке компетентным органом государства флага судна при проведении инспектирования судна инспекторами государства флага.

Кроме того, соблюдения стандартов в отношении питания и столового обслуживания моряков может быть проверено во время проведения проверок государством порта в случае захода судна в порт государства, ратифицировавшего Конвенцию.

В этой связи следует напомнить, что минимальные стандарты Конвенции будут проверены на любом судне, независимо от того, ратифицировало ли государство флага судна Конвенцию или нет. Таким образом, например, требования Конвенции могут быть проверены на судне под флагом Украины, хотя наша страна, к сожалению, все еще затягивает с ратификацией Конвенции.

Интересным является опыт применения положений Правила 3.2 Конвенции на круизных судах, экипаж которых зачастую превышает 1000 человек, имеющих разные национальные традиции и религиозные взгляды. Как правило, на круизных судах создается специальный комитет по питанию и столовому обслуживанию экипажа, который разрабатывает и утверждает судовое меню, учитывающее потребности каждого члена экипажа.

Правило 3.2 также содержит Руководящий принцип В3.2, устанавливающий рекомендации для государств-членов в отношении питания и столового обслуживания.



- Компетентный орган должен:
- выпускать рекомендации с целью недопущения порчи пищевых продуктов, облегчения соблюдения необходимых норм гигиены и обеспечения оптимальной организации труда;
 - сотрудничать с соответствующими организациями и ведомствами в целях разработки учебных материалов и судовой информации о методах обеспечения надлежащих поставок пищевых продуктов и столового обслуживания;
 - проводить свою работу в тесном сотрудничестве с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, а также с соответствующими национальными или местными органами власти, ведающими вопросами питания и охраны здоровья, и может, в случае необходимости, пользоваться услугами таких органов власти.



ПРМТУ обеспокоен проблемой организации питания на борту судов, где работают члены Профсоюза, ведь несбалансированное питание способно нанести вред здоровью моряков и в межрейсовый период вместо того, чтобы быть с семьей, моряку придется тратить время и средства на лечение и профилактику заболеваний ЖКТ.

Морякам, которые являются членами Профсоюза, ПРМТУ предлагает частичную компенсацию расходов на санаторно-курортное лечение и оздоровление. Процедура подачи документов на получение компенсации является простой и не занимает много времени. Узнать подробнее о частичной компенсации расходов на санаторно-курортное лечение можно по телефону +38 0482 42 99 02.

Кроме того, ПРМТУ намерен поднять вопрос питания моряков на предстоящих переговорах с работодателями.



КООРДИНАЦИЯ УСИЛИЙ — ЗАЛОГ УСПЕШНОГО РЕЗУЛЬТАТА

COORDINATION OF EFFORTS AS THE KEY TO A SUCCESSFUL RESULT



28 марта в Дипломатической академии Украины им. Геннадия Удовенко при Министерстве иностранных дел Украины состоялась встреча руководства Департамента консульской службы МИД Украины и Профсоюза работников морского транспорта Украины. Сторону Департамента представили заместитель Директора департамента, начальник Управления консульского обеспечения Василий Кирилич и заместитель начальника отдела управления кризисными ситуациями Александр Зуб. Профсоюз представили Председатель ПРМТУ Михаил Киреев и его Первый заместитель Олег Григорюк.

The Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine held a meeting with the leaders of the Directorate General for consular service of the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine. The negotiations took place at the Diplomatic Academy of Ukraine named after Gennadii Udoenko under the at the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine, on March, 28, 2018. The Directorate was represented by the Deputy Director-General – Head of Department of Consular Support Vasylii Kirilich and the Deputy Head of the Crisis Management Department Alexander Zub. The MTWTU Chairman Michael Kirieiev and his First Vice Oleg Grygoriuk were representing the Union.



В ходе встречи Василий Кирилич отметил, что МИД крайне обеспокоен тем фактом, что количество задержанных и арестованных украинских граждан в других странах продолжает расти. По информации МИД Украины, по состоянию на конец первого квартала этого года более 240

украинцев задержаны за пределами Украины, но это количество постоянно меняется — кого-то удается освободить и вернуть на родину, но тут же появляются новые аресты.

Так, например, по словам первого секретаря по консульским вопросам Посольства Украины в Греции

During the meeting, Vasylii Kirilich noted that the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine is extremely anxious by the fact that the number of Ukrainian citizens, detained and arrested in other countries, continues to grow. According to the Ministry, more than 240 Ukrainians are detained outside Ukraine, as of the end of the first quarter



Максима Тёкина, по состоянию на середину апреля 2018 года, только в Греции задержано порядка 120 украинцев по подозрению в преступлениях, связанных с транспортировкой морским путем нелегальных мигрантов, перевозкой наркотических средств и контрабандой табачных изделий. Большинство обвинений, по его словам, касаются украинских моряков, нанятых на судах, которые используются торговцами людьми именно для перевозки нелегальных мигрантов: граждан Сирии, Ирака и других стран Центральной Азии и Ближнего Востока в Грецию и Италию.

Нередки случаи, когда моряки становятся заложниками ситуации или оказываются не в том месте и не в то время. Посещая украинских граждан в иностранных тюрьмах, Василий Кирилич не раз общался с моряками, которые, находясь в страхе и под давлением, подписывали документы на иностранном языке, не ознакомившись с их содержанием.

Однако основная проблема, по мнению дипломата, в банальном недостатке информации и халатном подходе самих моряков к поиску работодателя. Это мнение разделяет и Профсоюз работников морского транспорта Украины. По словам Первого заместителя Председателя ПРМТУ Олега Григорюка, во многих

случаях моряки могли бы избежать проблем, если бы до того, как отправиться на судно, хотя бы проконсультировались со специалистами ПРМТУ. Профсоюз постоянно призывает всех моряков, не зависимо от того, являются они членами ПРМТУ или нет, обращаться за консультацией к специалистам Профсоюза любым удобным способом — по телефону, электронной почте или через социальные сети.

Следует отметить, что среди задержанных за пределами Украины моряков нет ни одного члена Профсоюза работников морского транспорта Украины, тем не менее Профсоюз оказывает помощь всем украинским морякам, которые за ней обращаются.

Однако помимо задержанных по подозрению в криминальных действиях моряков, более 130 украинцев (это количество также постоянно изменяется) находятся на брошенных судовладельцами судах по всему миру. Когда судно попадает в Базу данных брошенных судов, это практически всегда означает, что имеется задолженность по заработной плате перед экипажем, а также проблемы со снабжением. На помощь морякам приходит Международная федерация транспортников (ITF) и инспекторат ITF, которые также координируют действия с дипломати-

of this year. But this number is constantly changing – someone succeeded in freeing and returned home, but there immediately appear new arrests.

For example, according to the First Secretary for Consular Issues of the Embassy of Ukraine to the Hellenic Republic Tyokin Maksym, as of mid-April 2018, only in Greece there were detained about 120 Ukrainians on suspicion of crimes related to transportation of illegal migrants, narcotic drugs and tobacco products by sea. Most of the charges, he said, concern Ukrainian seamen employed on ships, which are used by traffickers specifically to transport illegal migrants – citizens of Syria, Iraq and other countries of Central Asia and the Middle East directly to Greece and Italy.

It is common for seafarers to become hostages of a particular situation or to find themselves in the wrong place and time. Visiting Ukrainian citizens in foreign prisons, Vasylii Kirilich often spoke with seafarers, who signed documents in a foreign language without getting acquainted with their content, being in fear and under pressure.

Meanwhile, under the opinion of the diplomat, the main problem is the banal lack of information and careless approach of seafarers themselves to the search for an employer. This opinion is shared by the MTWTU: according to Oleg Grygoriuk, First Vice Chairman of the Union, in many cases seafarers could have avoided problems if before boarding the vessel they had consulted with the MTWTU experts. The Union constantly calls all seafarers, regardless of whether they their membership within the Union, to seek free advice and consultation in any convenient way – by phone, e-mail or via social networks.

It should be noted that among the seafarers detained outside Ukraine there is not a single member of the Marine Transport Workers Trade Union of Ukraine. Nevertheless the Union assists all Ukrainian seafarers, who appeal for help.

In addition to the seafarers detained on suspicion of criminal actions, there are still more than 130 Ukrainians (this number is also constantly changing) being on board ships abandoned by shipowners around the world.

When a ship enters the Database of abandoned vessels, this almost always means that there exists a wage indebtedness to the crew, as well as some supply problems. That's the International Transport Workers' Federation (ITF) and its inspectors

ческими миссиями Украины в разных странах и с членской организацией ITF в Украине — Профсоюзом работников морского транспорта Украины.

Только в начале апреля совместными усилиями ITF и ее членских организаций в Украине и других странах, и дипломатических миссий Украины, удалось репатриировать экипажи двух судов — GEO STAR (IMO 7833107, флаг Того) и AVONMOOR (IMO 9145279, флаг Королевства Бахрейн).

Судно GEO STAR было арестовано в порту Констанца (Румыния) еще в январе 2017 года. Задолженность перед экипажем составляла 174 тысячи долларов США. Благодаря помощи ITF инспектора в Румынии Адриана Михальчу и специалистов ПРМТУ была погашена задолженность по заработной плате перед моряками. А скоординированные действия МИД Украины, ITF и ее членских организаций в Украине (ПРМТУ) и Румынии помогли добиться возвращения моряков на родину.

16 членов экипажа судна AVONMOOR, брошенных в Марокко, также успешно были репатриированы в середине апреля этого года. Помощь морякам оказывали инспекторы ITF на Мальте Пауль Фальзон и координатор ITF в Арабском мире Мохаммед Аррачеди, благодаря

чему задолженность по заработной плате перед моряками в размере 107 тысяч долларов была погашена в полном объеме. Также большое содействие было оказано со стороны внешнеполитического ведомства Королевства Бахрейн, к которому было направлено официальное обращение от Министерства иностранных дел Украины.

Таким образом становится очевидно, что только благодаря совместной командной работе и координации Министерства иностранных дел, Международной федерации транспортников и ее членских организаций в Украине и других странах удается добиться положительных результатов и помочь украинским морякам, которые по тем или иным причинам оказались в сложной ситуации за пределами страны.

Результатом встречи ПРМТУ и Департамента консульской службы МИД Украины стала договоренность о дальнейшем тесном взаимодействии и коммуникации. Стороны также обсудили необходимость подготовки комплекса мероприятий по разработке превентивных мер для предупреждения и информирования украинских моряков об ответственности при осуществлении криминальных действий.

who always come to help the seamen and coordinate actions with diplomatic missions of Ukraine in different countries of the world and with the ITF affiliated organization in Ukraine – the MTWTU.

Let's look just at the beginning of April, 2018.

The joint efforts of the ITF and its affiliates in Ukraine and other countries, and diplomatic missions in Ukraine, allowed to repatriate the crews of two vessels – GEO STAR (IMO 7833107, flag of Togo) and AVONMOOR (IMO 9145279, flag of the Kingdom of Bahrain). The vessel GEO STAR was arrested in the port of Constanta, Romania, back in January 2017. Debt to the crew was no less than 174 thousand US dollars. Thanks to the assistance of the ITF Inspector in Romania Adrian Mihalciuiu and the MTWTU experts, the salaries were returned to the crew. And only the coordinated actions of the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine, the ITF and its affiliated organizations in Ukraine and Romania helped the seafarers to get back to their homeland.

The ship AVONMOOR (IMO 9145279, flag of the Kingdom of Bahrain) was abandoned in Morocco. 16 crew members were also successfully repatriated in April this year. The seafarers were assisted by the ITF Inspector in Malta, Paul Fulzon and the ITF Coordinator in the Arabian region, Mohammed Arrachedi. Thanks to them, the wage arrears in the amount of 107 thousand US dollars were paid in full. Also, a great assistance was provided by the Foreign Ministry of the Kingdom of Bahrain, to which the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine sent an official appeal.

Thus, it becomes obvious that to achieve positive results and to help Ukrainian seafarers, who for one reason or another found themselves in a difficult situation outside the state, becomes possible only through the joint teamwork and coordination of the Ministry of Foreign Affairs, the International Transport Workers' Federation and its affiliated organizations in Ukraine and other countries.

The result of the meeting of the MTWTU and the Directorate General for consular service of the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine was an agreement on further close interaction and communication. The parties also discussed a run-up of a set of measures to develop preventive measures aimed to inform Ukrainian seafarers of their responsibility and to prevent the criminal activities.





КАМПАНИЯ ІТФ ПРОТИВ «УДОБНЫХ» ФЛАГОВ В ЦИФРАХ

Сегодня ІТФ располагает сетью из порядка 140 инспекторов и контактов, которые работают практически во всех самых крупных портах мира. Ежегодно ІТФ инспекторы мира возвращают морякам порядка 45 млн долларов США: эта сумма, в основном, включает задолженность по заработной плате, а также и другие выплаты, полагающиеся морякам по контракту, коллективному договору или же согласно национальному законодательству или же международным нормам.

В 2017 году ІТФ инспектор в Украине и ПРМТУ обработали

141 ПРЕТЕНЗИЮ МОРЯКОВ

к владельцам и менеджерам

132 СУДОВ ПОД ИНОСТРАННЫМИ ФЛАГАМИ

и вернули морякам и их семьям рекордные

1 310 868 ДОЛЛАРОВ США.



В 2017 году ІТФ взыскала задолженности по зарплате в размере
31 679 757 долларов США

ИНСПЕКЦИИ ИТФ ПО СОСТОЯНИЮ НА ЯНВАРЬ 2018

ИТФ ИНСПЕКТОРЫ ПРОВЕЛИ
ПРОВЕРКИ 9 160 СУДОВ

 **6 959 судов**
с проблемами
 **2 201 судно**
без нарушений

СУДА И МОРЯКИ ПОД ЗАЩИТОЙ КОЛДОГОВОРОВ МФТ

МОРЯКОВ РАБОТАЮТ

297 455 

ПОД КОЛДОГОВОРАМИ ИТФ

СУДОВ ПОКРЫТЫ

12 527 КОЛДОГОВОРАМИ
ИТФ



5 САМЫХ ЧАСТЫХ ПРОБЛЕМ, ВЫЯВЛЕННЫХ В ХОДЕ ПРОВЕРОК ИТФ

НАРУШЕНИЕ
КОНТРАКТА



1 410

НАРУШЕНИЕ
КОЛДОГОВОРА



2 502

ЗАДОЛЖЕННОСТЬ
ПО
ЗАРПЛАТЕ



1 490

ОКАЗАНИЕ
МЕДИЦИНСКОЙ
ПОМОЩИ



260

НЕСОБЛЮДЕНИЕ
МЕЖДУНАРОДНЫХ
НОРМ



778



МНЕНИЯ ЭКСПЕРТОВ: КАКИМ ДОЛЖЕН БЫТЬ МОРЯК БУДУЩЕГО

По мере того как волна цифровой трансформации захватывает судоходную отрасль, владельцы и операторы судов в своих попытках приспособиться к изменениям подвергаются все большему давлению. Стремительные изменения требуют, чтобы обучение моряков шло в ногу со временем, и даже готовилось к грядущему изменению роли моряка на борту судна (а возможно, и на берегу).

Стивен Коттон, Генеральный секретарь ИТФ

«За все время своего существования морская отрасль претерпела значительные изменения. Сегодня существует огромное разнообразие различных компьютерных тренажеров и симуляторов, которые помогают морякам быстро обучаться в условиях современного мира. Мы предполагаем, что это именно та область, где будет наблюдаться потенциальный рост и дальнейшие преобразования. Я бы сказал, что формы и методы образования в будущем должны измениться, так как это в определенной степени вопрос социальный. Метод обучения путем запоминания тонн информации — это не решение проблемы. Молодые люди обладают разной продолжительностью концентрации внимания, у них различные виды на будущее, и мы понимаем, что автоматизация, развитие средств коммуникации и переход к цифровым технологиям ставят эти характеристики под угрозу, и нам необходимо быть частью этих процессов».

Кейт Д. Адамсон, футуролог и исполнительный директор компании Futureonautics

«Когда речь заходит о подготовке моряков в будущем, я думаю, все мы должны понимать, что цифровые технологии изменят правила игры. Нам понадобятся новые и более разнообразные навыки, но в будущем мы также сможем сделать кое-что важное — это персонализированное обучение и персонализированное образование — и я полагаю, что это именно то, на что отрасль обращает не слишком пристальное внимание. Применение таких технологий, как игрофикация, позволит достичь варианта так называемого «персонализированного маркетинга». Мы можем создать систему обучения, которая будет разработана исключительно под каждого индивидуума, и это даст отличную возможность сократить разрыв между необходимостью выполнять служебные обязанности и компетентностью, что мы так часто обсуждаем на подобных конференциях. Поэтому я полагаю, что в этой области имеются огромные возможности, если только мы сумеем правильно ими воспользоваться».

Александр Авант, Специалист по перспективам образования, консалтинговая компания Dare Disrupt

«Я думаю, что обучение, которое должно быть предоставлено морякам, это во многом то же самое, что и обучение, которым должны быть обеспечены практически все другие отрасли, а особенно в сфере НТИМ — науки, техники, инженерии и математики. И причина этого в том, что обучение является основой для любой отрасли. Цифровые технологии требуют, чтобы у вас были определённые знания в области НТИМ. Но с другой стороны важно, чтобы люди, особенно работающие в море, обладали навыками философского подхода к жизни, критического мышления. Это вызвано тем, что мы не можем полагаться на технологии, которые все делают за нас и, таким образом, к технологиям мы должны относиться критически. Проще говоря, мы не должны походить на жертв потока развлекательных телепередач. Когда дело заходит о жизни и работе в море, необходимо критическое мышление, чтобы бросить вызов своему восприятию и улучшить свою работу».

Марк Чарман, генеральный директор кадрового агентства Faststream Recruitment Group

«Полагаю, что у моряков есть много возможностей для обучения, которое основывается на необходимости отвечать требованиям, предъявляемым Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несения вахты (ПДНВ)... Я думаю, что в отрасли существует множество тренингов, доступных морякам. Полагаю, что моряки только выиграют от приобретения навыков межличностного общения, поэтому я рассматриваю как перспективные такие темы, как лидерство, менеджмент персонала и другие направления, связанные с управленческими навыками в данном секторе. Это действительно то, что морякам просто необходимо, как часть их общего развития и как путь перехода к береговой деятельности».

Карен Уолтем, управляющий директор, консультант по персоналу

«Я думаю, что с точки зрения управления карьерой моряков, мы имеем возможность сделать гораздо больше. Я спрашиваю: когда моряки начинают свою морскую карьеру, осознают ли они, какой окажется жизнь через несколько лет? Мне кажется, что, подготавливая людей к жизни в море, а затем и за его пределами, пытаюсь создать талантливый, если хотите, план обучения, очень важно управлять их ожиданиями с самого старта».

Джон Ллойд, Главный исполнительный директор, Морской институт, Великобритания

«Я думаю, что наши учебные заведения и работодатели несут огромную ответственность за то, чтобы моряки владели навыками использования современного оборудования. С изменением технологий, оборудование может очень быстро развиваться и меняться, поэтому моряки будут нуждаться в обучении на борту, и, возможно, в дополнительных компьютерных тренингах. Конечно же, колледжи обязаны будут обеспечить себя самым современным оборудованием, чтобы моряки могли получить соответствующие навыки во время обучения».

Гленис Джексон, Менеджер Учебного совета торгового флота при Палате судоходства (Великобритания)

«Довольно сложно предположить, какими будут методы обучения моряков в будущем, потому что мы не знаем, каким будет это будущее или даже когда оно наступит? Я верю в то, что суда станут автоматизированными, и это кардинально изменит методы подготовки и обучения моряков, поэтому нам нужно очень внимательно изучить как технические навыки, которые потребуются для этого, так и то, чем они будут отличаться от необходимых ранее. Дело не в том, чтобы управлять судами. Речь идет о контроле над навигационными, инженерными или же электротехническими системами, которые управляют судами, будь то на борту или удаленно. Опять же, я не думаю, что это будут те же дисциплины, которые существуют в данный момент. Что касается того, каким действительно должно быть подобное обучение, я думаю, нам нужно собрать гораздо больше информации касательно отрасли в целом, чтобы найти точный ответ на этот вопрос».

Бьярк Якобсен, совладелец кадрового агентства Грин-Якобсен (Дания)

«Когда дело заходит о будущем, то мы должны уделять больше внимания воспитанию таких качеств, как лидерство. Проблемы, с которыми мы сталкиваемся сейчас и будем сталкиваться в будущем, в большой степени связаны с наличием хороших руководителей. Если у нас есть лидеры, мы сможем преодолеть все трудности — в этом я твердо уверен. 33 года назад, когда я заканчивал академию, не было и речи о таких тренингах, как управление персоналом, и даже сейчас мы не проводим тренинги подобного рода для наших моряков. Это, на мой взгляд, будет являться решающим фактором. Обучение лидерству заключается не в чтении книг или участии в специализированных тренингах. Обучение лидерству — это осознание ваших сильных сторон, ваших слабостей, ролевого поведения, это развитие самосознания, которое достигается посредством рефлексии, самоанализа, обсуждений и формирования нового мышления. Именно это, по моему мнению, сможет что-то решительно изменить в будущем».

Юзурю Гото, управляющий директор компании K Line LNG Shipping (UK) Ltd.

«Обучение, на котором мы сейчас фокусируемся, обращается во круг взаимодействия людей и типов человеческого поведения. Мы обучаем моряков реализовывать конкретные виды поведения — мы называем их «безопасными навыками руководства» — что позволяет группе людей взаимодействовать позитивно и конструктивно. Речь идет о развитии культуры внутри организации, так что обучение — это то, чего, возможно, не хватает в сегодняшнем мире. С развитием новых технологий у нас появляются новые, интересные инструменты, такие как 3D-моделирование и игрофикация, которые позволяют морякам обучаться и практиковаться на борту судна».

ПРОФСОЮЗ ОТВЕТИЛ НА АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ МОРЯКОВ

UNION ANSWERS SEAFARERS' QUESTIONS

Профсоюз работников морского транспорта Украины регулярно проводит встречи с моряками-членами ПРМТУ. Так, 2 апреля Профсоюз собрал моряков на информационном семинаре.

The MTWTU regularly meets with its ordinary members, and another meeting of this range took place on April 2, when the Union Information Seminar was conducted.



Участников мероприятия поприветствовал Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк, который рассказал морякам о деятельности и достижениях Профсоюза, познакомил с новыми проектами и планами ПРМТУ.

На семинаре также состоялась презентация Медицинского пособия для

Oleg Grygoriuk, MTWTU First Vice Chairman, was the first to welcome the participants of the Seminar. In his speech he told the audience of the current MTWTU activities and its latest achievements. He also presented the new Union projects and shared the organization's plans for the nearest future.

моряков, которое вышло в свет благодаря совместной работе Профсоюза и Украинского НИИ медицины транспорта под эгидой Международной федерации транспортников (ITF).

Кроме того, большой интерес у участников мероприятия вызвал вопрос об особенностях пенсионного

There was also presented the new Medical Manual for seafarers developed jointly by the MTWTU and the Ukrainian Research Institute of Transport Medicine and under the auspices of the International Transport Workers' Federation (ITF).

In addition, the topic of seafarers'

обеспечения моряков, с которым выступила специалист Главного управления Пенсионного фонда Украины в Одесской области.

Были рассмотрены также юридические аспекты, вопросы налогообложения доходов моряков и другие актуальные темы.

pensions caused a great interest among the participants, which was presented by the expert of the Main Directorate of the Pension Fund of Ukraine in the Odessa region.

Some legal issues, as well as taxation of seafarers' incomes and other relevant topics were also considered.

ПРМТУ НАВЕСТИЛ ЭКИПАЖ СУДНА CERAFINA MTWTU VISITED CERAFINA CREW

Сегодня Профсоюз работников морского транспорта Украины объединяет в своих рядах порядка 43 тысяч украинских моряков, работающих на судах под иностранным флагом, и их количество постоянно растет.

Today, the MTWTU unites in its ranks about 43,000 seafarers, working on board the foreign-flagged vessels.



«Для нас принципиально важно, чтобы члены Профсоюза работников морского транспорта Украины чувствовали присутствие и участие ПРМТУ в своей жизни не только в межрейсовый период. Благодаря тому, что в ПРМТУ действуют первичные профсоюзные организации практически во всех портах Украины, мы можем посещать суда, заходящие не только в порты Одессы, — отметил Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк. — Так, к примеру, при помощи нашей первичной профсоюзной организации работников Администрации Николаевского морского торгового порта ПРМТУ ранее нам удалось передать послание членам экипажа судна FLORIANA, после чего члены экипажа связались с нами и поблагодарили за внимание. Каждая такая обратная связь для нас на вес золота».

“It is fundamentally important for us that our members feel the presence and participation of their Union in their lives not only during the inter-voyage period. As our local trade union organizations are located in almost all the ports of Ukraine, we are not limited to visiting solely the vessels, calling the Odessa port, – said Oleg Grygoriuk, MTWTU First Vice Chairman. – For example, assisted by our local organization of the Employees of the Nikolaev Sea Port Authority, we managed to transmit a message to the crew of FLORIANA ship. Later on a thanking phone call from the crew was received, and each such a feedback is worth its weight in gold for us”.

Нередко в наши порты заходят и суда, покрытые коллективными договорами Профсоюза работников морского транспорта Украины, на борту которых трудятся наши, украинские моряки - члены ПРМТУ. В таком случае Профсоюз всегда старается нанести им визит: порадовать моряков на борту свежими новостями из дома, последними выпусками журнала «Морской» и другими профсоюзными публикациями, а также вручить сувениры от Профсоюза.

Так, в конце марта представители ПРМТУ посетили судно CERAFINA, которое стояло в Одесском порту. Морякам рассказали об актуальных новостях в морской отрасли, украинские моряки проинформировали о последних изменениях в законодательстве и ответили на вопросы членов экипажа.

Our ports are often visited by the ships covered with the MTWTU CBAs and manned with the Ukrainian seafarers, the Trade Union members. In this case, the Union always does its best to pay a visit to these seafarers: to please the crew onboard with fresh news from home, the latest issues of the Maritime Magazine and other publications, and to give souvenirs from the Union.

Thus, at the end of March the Union representatives visited the mv CERAFINA, berthed at the Odessa port. The crew of the vessel was informed of the most recent maritime and legislative updates, as well as given the latest Union publications as well as branded souvenirs.

ВОСТОК — ДЕЛО ТОНКОЕ



В связи с возросшим количеством проблем, связанных с брошенными экипажами и задолженностью по заработной плате в странах арабского мира, Международная федерация транспортников (ITF) направила усилия на создание группы контактов в арабском регионе, работу которой координирует ITF инспектор Мохамед Аррачеди.



Большинство стран этого региона еще не ратифицировали Конвенцию 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC, 2006), и, хотя в Северной Африке действует несколько активных профсоюзов, ситуация в Персидском заливе оставляет желать лучшего. Ввиду отсутствия надежных рычагов воздействия на судовладельцев и власти, моряки, попадающие в порты арабского мира, все чаще сталкиваются с несправедливым обращением.

Для решения данной проблемы в ян-

варе 2017 года ITF был начат проект по расширению сети контактов в арабском мире, состоящей из сотрудников аффилированных профсоюзов с хорошим уровнем английского языка и опытом работы в морской сфере, которые могли бы принимать обращения моряков.

Непосредственно Мохамед Аррачеди поддерживает связь с этими контактными лицами и с секретариатом ITF. «Когда мы получаем звонок с просьбой о помощи, мы связываемся с соответствующим контакт-

ным лицом или же, за неимением такового, с профсоюзами и ждем их содействия. У нас есть такие контакты в Алжире и Марокко, а также в Йемене, Бахрейне, Омане, Кувейте, Ираке, Иордании и Тунисе, и мы не собираемся останавливаться на достигнутом».

Более 25 человек из вышеперечисленных стран в декабре 2016 года приняли участие в двухдневном тренинге от ITF в Иордании. Такие тренинги включают инспекции судов, информацию об MLC,

2006 и ITF-договорах, Кампании против «удобных» флагов и привлечении локальных профсоюзов.

В прошлом году состоялась встреча ITF с федеральными транспортными властями ОАЭ, в ходе которой стороны договорились о совместной работе для снижения количества отказов от экипажей в водах ОАЭ и подписании договора о сотрудничестве в 2018 году.

Также ITF намерена поддерживать власти ОАЭ в процессе ратификации MLC, 2006. 11-12 декабря прошлого года в Бахрейне прошла встреча, на которой собрались представители ре-

гионального офиса арабского мира, локального профсоюза GFBTU, морской администрации Бахрейна и других государств.

Когда мы получаем звонок с просьбой о помощи, мы связываемся с соответствующим контактным лицом или же с профсоюзами

В свою очередь ПРМТУ настоятельно рекомендует украинским морякам перед уходом в рейс на суда, оперирующие в арабском регионе или принадлежащие судовладельцам из ближнего востока, консультироваться с Профсоюзом для того, чтобы предостеречь себя возможных неприятностей.

ITF надеется на ратификацию Конвенции странами ОАЭ в ближайшем будущем и планирует продолжать расширять сеть контактов и привлекать Иран к Кампании УДФ.



СНИЗИЛСЯ ИНДЕКС СЧАСТЬЯ МОРЯКОВ

Международная благотворительная организация Mission to Seafarers опубликовала результаты опроса под названием **Seafarers Happiness Index** или «Индекс счастья моряков», согласно которым средний уровень счастья моряков в четвертом квартале 2017 года составил **6.25 баллов из 10 возможных**.

Анализ опроса помогает понять, где именно необходимы улучшения условий труда и быта моряков с целью повышения производительности их труда, что, в свою очередь, позволит снизить вероятность возникновения происшествий на борту судов.

Возраст опрошенных, в 40% случаев, составлял от 25 до 35 лет; практически 95% опрошенных были мужчинами, что

также отражает и гендерный состав судовой отрасли.

Большинство респондентов были выходцами из стран Юго-Восточной Азии (37,5%), за ними следовали моряки Индийского субконтинента (19,53%) и затем – моряки из Западной Европы (19,53%).

Опрос показал, что самыми счастливыми себя считают моряки, работающие на контейнеровозах. За ними следуют работ-

ники балкеров, а затем — члены экипажей танкеров.

Среди других проблем были озвучены следующие: недостаточное снабжение провизией в некоторых портах, недостаток общения на борту, стагнация заработной платы как следствие финансовых проблем судовладельцев и фрахтователей, низкое качество приготовления пищи и низкий уровень гигиены.



КОММУНИКАЦИИ

Поддаляющее большинство моряков осуждали компании, не предоставляющие доступ к интернету или телефонии, либо же требующие большие деньги за связь, качество которой часто оставляет желать лучшего. Причиной недовольства на борту часто становятся установленные капитаном судна ограничения или запрет на пользование средствами связи. Было отмечено, что молодые (до 35 лет) моряки, имеющие доступ к интернету, являются гораздо более счастливыми, чем те, кто не имеет доступа в сеть.

6.68

УВОЛЬНЕНИЕ НА БЕРЕГ

Опрос моряков был проведен до вступления в силу поправок к Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1-го января 2018 года, благодаря чему были определены насущные проблемы моряков, долгое время их беспокоящие, например, потребность в надежном дешевом или даже бесплатном транспорте. Морякам необходимо расслабиться и восстановить силы, однако сжатые сроки пребывания в порту и визиты на борт властей (которые зачастую происходят без предупреждения и какого-либо расписания) не дают им такой возможности.

6.10



6.29

«ОБЩЕЕ СЧАСТЬЕ»

Несмотря на все минусы, включая одиночество, недостаток общения и общее неудовлетворение, опрос дает основания полагать, что мореплавание по-прежнему останется невероятной профессией. Показатель «Общее счастье» лежит на стыке рабочих моментов и личных переживаний. Когда напряжение не находит выхода, когда отсутствуют возможности вовремя переключиться или отдохнуть, тогда и начинают копиться проблемы.

ОБУЧЕНИЕ

Некоторые респонденты сообщили об отсутствии желания у офицерского состава проводить обучение членов экипажей. Например, кадеты сообщали, что зачастую от них требуется лишь работать на палубе. Было высказано предположение, что компании используют кадетов как более дешевую рабочую силу, заставляя их выполнять обязанности матросов вместо того, чтобы обучать их как будущих офицеров. Также прозвучали замечания относительно стандартов обучения, применяющихся морскими компьютерными курсами на берегу.



6.28

ПИТАНИЕ НА БОРТУ

Здесь критику вызвали стандарты и гигиена приготовления пищи. Моряки в очередной раз пожаловались на чрезмерное использование масла при приготовлении пищи – очевидно, что использование продуктов с высоким содержанием жиров и жарка как процесс их приготовления остаются актуальной проблемой.



6.26

ЗДОРОВЫЙ ОБРАЗ ЖИЗНИ

Многие респонденты отметили, что их работа предполагает достаточные физические нагрузки; в особенности это касается работников машинного отделения. Несмотря на это, многие хотели бы упражняться больше, но с трудом находят время для занятий спортом.



6.06

СОЦИАЛЬНО-БЫТОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ НА БЕРЕГУ

Одной из основных проблем был назван недостаток социально-бытового обеспечения моряков в некоторых портах. Экипажам всего мира необходим доступ к центрам моряков, залам отдыха или мис-

сиям, где они могут отдохнуть, выйти в интернет или получить разного рода помощь, а отсутствие таковых порождает в них раздражение и разочарование.

ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА

Некоторые компании-менеджеры судов подверглись критике по причине того, что они, прикрываясь проблемами судовладельцев или фрахтователей, стагнируют зарплату, удерживая их на низком уровне. И когда ситуация на рынке улучшается, эти компании также не спешат реагировать повышением зарплат. Также были высказаны убеждения, что повышение уровня жизни моряков из стран-поставщиков рабочей силы может привести к снижению их зарплат в море. Проблема растущей инфляции в определенных странах также может серьезно повлиять на покупательскую способность моряков.



6.18

РАБОЧАЯ НАГРУЗКА

Давление, грубое обращение, чрезмерное объемы работы и недостаточное количество людей для ее выполнения – это далеко не полный список трудностей, которые моряки испытывают в своей работе. Продолжают также звучать замечания о несоблюдении режима времени отдыха и нарушения установленной продолжительности сверхурочной работы – все это делает рабочую нагрузку одним из самых острых для моряков вопросов.



5.66

ВЗАИМООТНОШЕНИЯ НА БОРТУ

Общение, взаимоотношения и командная работа получили довольно высокую оценку. Однако языковой барьер, в ряде случаев, по-прежнему остается преградой общению, также как и конфликты на почве национальности, где имеет место разделение на социальные группы и изоляция одной группы от другой. Некоторые моряки полагают, что культурные барьеры будут всегда, и что в смешанных экипажах гораздо труднее достичь социальной сплоченности.



7.17



5.80

МНЕНИЕ МОРЯКОВ ОБ АВТОНОМНОМ СУДОХОДСТВЕ

ОПРОС ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ NAUTILUS

«Умные», беспилотные, автономные суда — как бы их не называли — сегодня ни дня не удастся прожить, не услышав о неустанном развитии роботизированных судов.

Некоторые крупные морские страны и многие серьезные производители технологического оборудования инвестируют огромное количество времени, энергии и денег в исследования и разработку продуктов и систем, способствующих внедрению автономных или дистанционно управляемых судов, — согласно их прогнозам, первое полностью автономное судно будет спущено на воду еще до 2020 года. Судостроение, конечно, не единственное переживает подобные коренные преобразования. Быстрыми темпами развиваются технологии (роботы, искусственный интеллект и автономные технологии уже

сочетают в себе), в котором изложили свою позицию, в частности, отмечая, что «споры об автономных судах до сих пор были сосредоточены на технологических и экономических проблемах, в то время как требуется их переориентация на социальные и человеческие факторы».

Данный отчет представляет собой попытку Федерации достичь столь необходимой переориентации диалога. Отчет объединил мнения порядка 1000 морских специалистов из десятка стран мира, и дает оценку радикальных изменений в работе судов.

сопровождает судостроение на протяжении всей его истории. От паруса к паре, от деревянного корпуса к железному и стальному, от азбуки Морзе к системе GMDSS — на протяжении веков моряки мира отвечали новшествами принятием и применением новых методов работы. Поэтому очень важно, чтобы в период внедрения новых технологий моряки имели возможность во всеуслышание рассказать о том, каким образом происходит их переобучение, какую поддержку они получают, и как распределяются преимущества, получаемые от автоматизации.

Около **84%** опрошенных моряков считают, что автоматизация несет угрозу рабочим местам на флоте

нашли применение во многих отраслях), уверенно ведя нас к Четвертой промышленной революции. Согласно исследованиям Международной федерации робототехники, мировые продажи промышленных роботов увеличились почти на 20%, до \$13,1 млрд., в то время как исследования международной консалтинговой компании McKinsey & Company показали, что около 30% задач в 60% профессий могут быть автоматизированы.

Федерация Nautilus, состоящая из 21 профсоюза 16 стран мира и представляющая более 90 000 работников морского транспорта, с интересом и некоторым беспокойством наблюдает за этими событиями. В начале 2017 года члены Федерации представили полити-

Люди, как сегодня, так и в будущем будут играть решающую роль для обеспечения безопасной и эффективной работы судостроительной отрасли. Морские навыки и опыт должны оставаться важным компонентом работы судостроения, вне зависимости от масштабов технологических изменений. Однако Федерация Nautilus полагает, что, хотя подобные технологические изменения могут быть неизбежны, морская отрасль не может позволить себе пренебрегать человеческим элементом. Недавние катастрофы на море, как следствие ненадлежащего использования Систем электронных карт и информации (ECDIS), продемонстрировали потенциальные проблемы недостаточного внедрения технологии.

Постоянные изменения и инновации

ОПРОС

Опрос был разработан в рамках инициативы по сбору мнений моряков и других работников судостроительной отрасли в отношении внедрения технологий автономного плавания и их потенциального воздействия на морской сектор. Опрос также предоставил возможность высказаться морским специалистам, чьи интересы будут затронуты при продвижении концепции «умных» судов.

Опрос охватывает широкую и репрезентативную выборку профессионалов в области морских перевозок, причем значительную часть из них представляют высококвалифицированные специалисты. Категория моряков, наиболее широко представленная в ходе опро-

са — это капитаны судов (254) и старшие механики (153).

Вместе с тем, опрос учел мнения и лиц, занимающих самые разнообразные должности на море: матросов и боцманов, кадетов и поваров, лоцманов, суперинтендантов и даже одного вице-президента компании.

Большинство участников опроса заняты в основных секторах судоходства — работают на судах дальнего и оффшорного плавания, паромов, контейнеровозах, круизных судах. Также опрос учел мнения значительного количества моряков, работающих на танкерах, супер-яхтах, судах для перевозки тяжеловесных грузов, буксирах и судах снабжения ветряных электростанций, что позволило получить широкий и сбалансированный срез мнений всех представителей отрасли.

Участниками опроса стали представители более десяти стран, включая Великобританию, Нидерланды, США, Австралию, Новую Зеландию, Норвегию, Сингапур, Данию и Швецию.

30 вопросов этого опроса были разработаны с целью выработки решений основных проблем, сопровождающих введение автономных судов, и многие респонденты воспользовались возможностью представить более широкое видение данной проблемы, предложив откровенные мнения и наблюдения, основанные на своем профессиональном опыте и знаниях.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

Мнения относительно идеи об автоматизации судоходства выражали, в основном, осторожность и в значительной степени скептичность — респонденты не разделяли оптимизма производителей технологического оборудования. Во многих опросах фигурировала обеспокоенность в отношении гарантий занятости и безопасности мореплавания, причем почти 84% респондентов заявили, что считают автоматизацию угрозой для своей работы. Однако участники не были абсолютно враждебны по отношению к концепциям и основополагающим системам — многие из них отмечали потенциальные возможности использова-

ния технологии для улучшения жизни моряков благодаря сокращению или даже устранению множества рутинных задач, что делает морской труд более безопасным, квалифицированным и приятным.

Будут ли к 2020 году введены в эксплуатацию коммерчески жизнеспособные автономные суда?



Результаты опроса показывают, что противостояние моряков автономному судоходству ни в коем случае не является рефлексивным: в то время как более 60% респондентов заявили, что профсоюзы моряков должны противостоять автоматизации, многие заявили о желании конструктивно участвовать в этом процессе и в положительном ключе описали способы применения новых технологий.

Почти 90% заявили о своей уверенности в том, что судовладельцы будут использовать автономные или дистанционно управляемые суда только в том случае, если это будет дешевле, чем нанимать экипажи. Многие опрошенные указали на то, как некоторые производители технологического оборудования берут на себя инициативу по внедрению новых технологий и, следовательно, оказывают давление на отрасль, стремясь найти им применение.

Продолжение читайте в следующем номере

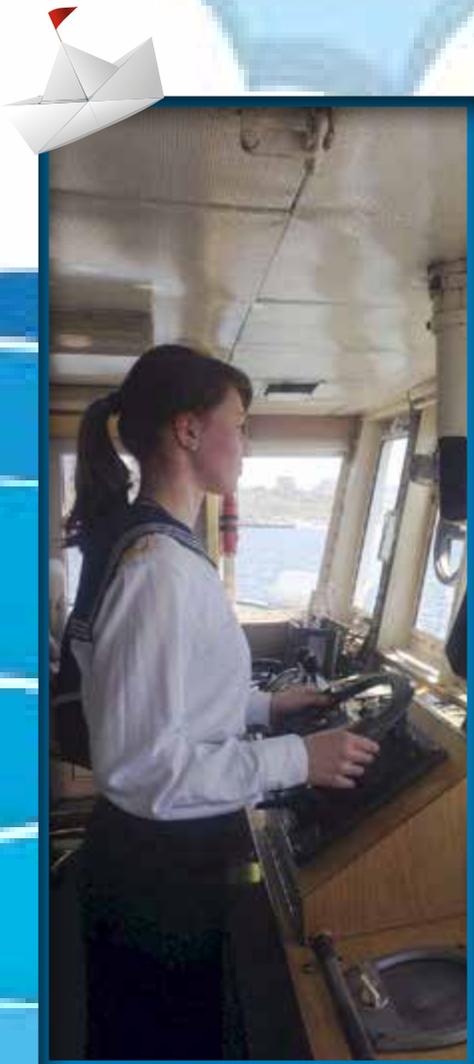
В опросе приняли участие 254 капитана – самая большая категория из всех охваченных опросом должностей

Исследования, проведенные специалистами международной консалтинговой компании McKinsey & Company, показали, что около 30% задач в 60% профессий могут быть автоматизированы

ТОЛЬКО СМЕЛЫМ ПОКОРЯЮТСЯ МОРЯ

Говорят, что женщине не место на корабле, что это плохая примета, да и вообще, море любит сильных... конечно, сильных мужчин. Но юные курсантки морских учебных заведений Украины каждый год упорно доказывают обратное, поступая на штурманов и механиков.

They say that women don't belong to ships, that it's a bad luck, and generally the sea loves strong... Clearly, strong men. But every year, young female cadets of maritime educational institutions of Ukraine prove otherwise just entering Navigation and Engine departments.



АННА ПРОКОПЕЦ

Национальный университет «Одесская морская академия», факультет судовождения, специальность «Судовождение на морских путях», 4 курс

Почему решила связать будущее с морем?

Поступая в морскую Академию, я, как и многие другие абитуриенты, отдавала себе отчет о возможных трудностях данного пути. Я понимала качества, которыми должен обладать будущий офицер флота. За годы учебы в Национальном университете «Одесская морская академия» многие бытовые, учебные и тренинговые ситуации помогли мне развить стрессоустойчивость, самостоятельность, выносливость, готовность помочь, концентрацию и полную отдачу выполняемой работе. В моей семье единственным моряком был дедушка, который также послужил для меня примером. Он служил на военном флоте и иногда рассказывал о службе. Его истории и ранняя привязанность к морю не оставляли сомнений в выборе профессии, и я прилежно готовилась к поступлению в высшее морское учебное заведение. В итоге моя детская мечта осуществилась.

Кроме того, я хочу обеспечить своим родным спокойную старость. Я хочу, чтобы моя семья ни в чем не нуждалась.

ANNA PROKOPETS

National University "Odessa Maritime Academy" Sea Navigation Faculty Specialization in Deep-Sea Navigation 4th year

Where did the decision to commit to the sea come from?

Entering the Academy, like many other applicants I realized the possible difficulties of this track. I understood the qualities a future marine officer should possess.

Through the years of study at the Maritime Academy many domestic, educational and training situations helped me expand stress resistance, self-sufficiency, endurance, readiness to help, and work with full devotion. My grandfather was the only sailor in my family and he set an example for me. He served in the navy and sometimes talked about his job. His stories and early affection to the sea left me no doubt about the choice of profession, and I diligently prepared for entering a higher marine institution. In the end, my kid's dream came true. Besides, I want to ensure a worthy old age for my family. I want my family to have everything they need.

Как твоя семья отнеслась к такому решению?

Моя семья поддержала меня и поддерживает до сих пор. Даже в какой-то степени они меня уговаривали выбрать судоводительский факультет. Но я ни капельки не жалею, что решилась на этот поступок. Для меня это был шанс посмотреть на работу в море с другой стороны: узнать множество интересных вещей и попробовать себя в качестве морячки.

Что самое сложное в обучении?

Я думаю, что на всех факультетах возможны сложности в обучении, в понимании того или иного предмета. И справиться со сложностями мне помогает интерес к профессии, желание развиваться в достижении цели.

Как однокурсники воспринимают?

Моя группа — это одна семья, с разными увлечениями, интересами, но связывает нас одно — это желание достичь успеха в морской сфере. У каждого могут быть свои причины, ради чего они выбрали этот путь. В нашей группе ребята стараются помочь друг другу чем могут, чтобы никто не был «за бортом».

Впечатления первой практики

На данный момент, учитывая сложности для девушки с уходом в международном рейс, я была на практике на судах Одесского порта — на теплоходах «Хаджибей» и «Дружба». Практика на «Хаджибее» была очень интересной и весёлой. Нас было человек 20 практикантов-матросов. Каждый день мы приходили к 10 утра и занимались покрасочными работами, отбивали краску, убирали на палубах, выходили в море (до Аркадии и обратно, конечно, но все же).

Вы скажете, что это довольно скучно, но я не соглашусь. Для меня это была самая захватывающая практика. Я до сих пор благодарна капитану, боцману, механику, помощнику капитана за наставничество. Также я рада, что познакомилась с ребятами, которые, так же как и я, проходили практику на этом судне. Мы вместе с ними и с экипажем прошли через множество смешных, забавных (и не очень), ситуаций, которые в свою очередь и сложились в одну большую, поучительную картину моей практики.

Существует твердое убеждение, что работа в море – мужская профессия. Почему ты с этим не согласна?

Не согласна. Вспомните хотя бы слова Н. А. Некрасова про женщину: «Коня на скаку остановит, в горящую избу войдет». Как девушка-судоводитель, я приковываю к себе повышенное внимание со стороны преподавателей, наставников, коллег. От действий, профессиональных навыков и качеств — моих и других девушек-офицеров, зависит развитие толерантности общества к женскому полу в пока еще непривычной сфере деятельности. И я испытываю чувство долга перед всеми коллегами, хочу проявить себя наилучшим образом и показать, что женщины могут достойно справиться с возложенными обязанностями.

У женщин есть будущее в морской индустрии?

Женщин-моряков немного, но они есть, и они всем своим существом доказывают нам, что нет трудностей, с которыми мы, женщины, не справились бы.

How did your family treat this decision?

My family has been supporting me. To some extent they even persuaded me to choose the Sea Navigation Faculty. But I don't regret for a minute that I dared to act in such a way. For me it was a chance to have seen the work at sea from the other point of view: to learn a lot of interesting things and try myself as a she-sailor.

What's the most difficult in learning?

I think, at any faculty there may occur difficulties in studying and understanding this or that subject. But interest in the profession and desire to develop in order to achieve the goal help me to cope with all the difficulties.

How do your fellow students perceive you?

My group is one family. We have different interests, but the thing that binds us is a desire to achieve success in the marine sphere. Everyone can have their own reasons to have chosen this way. In our group, guys do try to help each other, so that no one is "overboard".

Impressions of the first shipboard training

It's rather hard for a female cadet to obtain a position on board a ship making international voyages. But at the moment I have some marine practice. I got my training on the ships of the Odessa port – m/v Hadzhibey and Druzhba. The work on Hadzhibey was very interesting and funny. We were 20 apprentices – ordinary seamen. Every day we came to 10 a.m. and then painted, chipped off the paint, cleaned decks, and put to sea (up to the nearby beach Arcadia and back, of course, but nevertheless).

One may say that it's rather boring, but I won't agree. For me it was the most exciting training. I'm still grateful to the Master, Bosun, Engineer, Mates for mentorship. I am also glad to have met the guys whom I practiced with. Together with them and the crew I went through many ridiculous, both amusing and not that amusing situations, which have formed a big and instructive story of my training.

There is a strong belief that working at sea is a man's job. Why don't you agree with this?

I really disagree. Remember what the poet Nikolay Nekrasov wrote about women: "She can stop a galloping horse and enter a burning house". As a female navigator, I attract a particular attention of teachers, mentors, colleagues. And I realize that tolerance of the society towards feminine gender in this still unfamiliar for women sphere of activity depends upon the actions, professional skills and qualities of mine and of other female officers. And I feel a sense of duty towards all my colleagues to prove myself in the best way and show that women can worthily cope with the assigned duties.

Is there any future for women in the maritime industry?

There is a few female seafarers, though they strive to prove that there are no difficulties that we could not cope with.

**АНАСТАСИЯ МАКСИМЕЦ**

Херсонская государственная морская академия, факультет судовождения, 1курс

Почему решила связать будущее с морем?

С самого детства мне было интересно все, что связано с морем, ведь я постоянно видела различные суда в Херсонских портах. Окончив школу, я решила, что хочу связать свое будущее именно с морским транспортом. Тем более, когда у тебя в городе одна из лучших морских Академий в Европе, было件ятно, что отступать некуда.

Работа, связанная с морским транспортом, в любое время очень востребована и хорошо оплачиваема. Я хочу развиваться и добиться высот именно в этой профессии.

Как твоя семья отнеслась к такому решению?

Моя семья поддерживает меня в любых моих начинаниях. Если честно, именно они помогли мне определиться, и я выбрала именно эту профессию. Спасибо им большое за все, ведь родители всегда помогают мне: мама дает советы по учебе, а вот папа раскрывает секреты, подсказывает, как правильно вести себя в мужском коллективе.

Что самое сложное в обучении?

Делать все вовремя, а не откладывать на потом и делать все в последний момент. Сейчас я учусь совмещать учебу с организационной жизнью Академии (концерты, конференции, конкурсы, обязанности старшины). Как показывает первая сессия, у меня все получается, ведь закрыла ее на одни пятерки. Буду продолжать в том же духе!

Как однокурсники воспринимают?

Этот вопрос лучше задать моим однокурсникам. Но я с уверенностью могу сказать, что у меня появилось много хороших друзей, которые в любой момент смогут помочь мне, как и я им.

Существует твердое убеждение, что работа в море — мужская профессия. Почему ты с этим не согласна?

Девушки, в силу своей природы, очень внимательны, трудолюбивы и усердны. Очень любят порядок и не менее дисципли-

ANASTASIA MAKSIMETS

Kherson State Maritime Academy Faculty of Navigation 1st year

Where did the decision to commit to the sea come from?

From the very childhood, I was interested in everything related to the sea, because I always saw various vessels in the ports of Kherson. After school, I decided that I want to connect my future namely with sea transport. Especially when one of the best marine academies in Europe is located in your city, it was clear that there was nowhere to retreat.

At any time, work related to the maritime transport is in great demand and well paid. I want to develop myself and rise the heights exactly in this profession.

How did your family treat this decision?

My family supports me in any of my undertakings. To be honest, they were the ones who helped me to make a decision, and I chose the profession. I am very grateful to them for everything, as my parents always help me: my mother advises on studying, and father unlocks secrets, suggesting how to behave properly in a male team.

What's the most difficult in learning?

To do any job on time, and not to put on a waiting list to a very last minute. Now I'm learning to combine my study with the social life of the Academy (concerts, conferences, competitions, duties of the Senior Cadet). As the first exam session showed, I got everything going for me, because I passed the exams excellently. I will keep this up!

How do your fellow students perceive you?

It's better to ask my classmates. But I can positively say that I've got many good friends, who are ready to help me at any time. So am I.

There is a strong belief that working at sea is a man's job. Why don't you agree with this?

Girls, by their nature, are very attentive, hardworking and diligent. They love order and are not less disciplined than men. A lot of girls working in maritime transport all over the world have already proved it.

As the Senior Cadet, I'm learning to work



нированы, чем мужчины. И это уже доказали очень много девушек по всему миру, которые работают на морском транспорте.

Исполняя обязанности старшины группы, я учусь работать в команде, быть ответственной, и мне кажется, что это первое доказательство того, что девушка может справиться с любыми заданиями как на судне, так и в любой другой ситуации.

РИТА КОВАЛЬСКАЯ

Национальный университет «Одесская морская академия», факультет электромеханики и радиоэлектроники, специальность «Радиоэлектронные устройства, системы и компоненты»,

Почему решила связать будущее с морем?

Связать жизнь с морем было моей мечтой, я всей душой всегда любила море. И еще, думаю, довольно необычно для девушки, должно быть интересно.

Как твоя семья отнеслась к такому решению?

Мои родители полностью меня поддерживали в выборе учебного заведения и моей будущей профессии, большое спасибо им за это!

Что самое сложное в обучении?

Сложности в учебе есть всегда, это связано со спецификой профессии. Но, если посещать все лекции и слушать преподавателей, их будет значительно меньше.

Как однокурсники воспринимают?

На моем факультете девушек мало, да и специальность моя довольно нестандартная для женского пола, однокурсники воспринимают это нормально, без всяких притеснений. Кстати, девушки учатся лучше парней.

У женщин есть будущее в морской индустрии?

Существует, конечно, убеждение, что работа в море — принципиально мужская профессия, но я с этим не согласна. В мире сейчас есть сугубо женские экипажи, которые справляются со всеми сложностями не хуже мужчин. Эти экипажи и есть неопровержимое доказательство того, что в море могут работать все.

well as part of a team, to be responsible, and it seems to me that this is the first proof that a girl can cope with any tasks both on board a ship and in any other situation.

РИТА KOVALSKAYA

*National University "Odessa Maritime Academy"
Electrical Engineering and Radio Electronics Faculty
Specialization Radioelectronic Appliances, Systems and Complexes*

Where did the decision to commit to the sea come from?

It was my dream – to connect my life with the sea, which I have always loved with all my heart. And I think it's rather unusual for a girl to be a seafarer, it must be interesting.

How did your family treat this decision?

My parents fully supported me in choosing an educational establishment and my future profession. Many thanks to them for this!

What's the most difficult in learning?

There are always difficulties in studying, related to the profession specifics. But if one attends all the lectures and listens to the teachers, it will be much easier.

How do your fellow students perceive you?

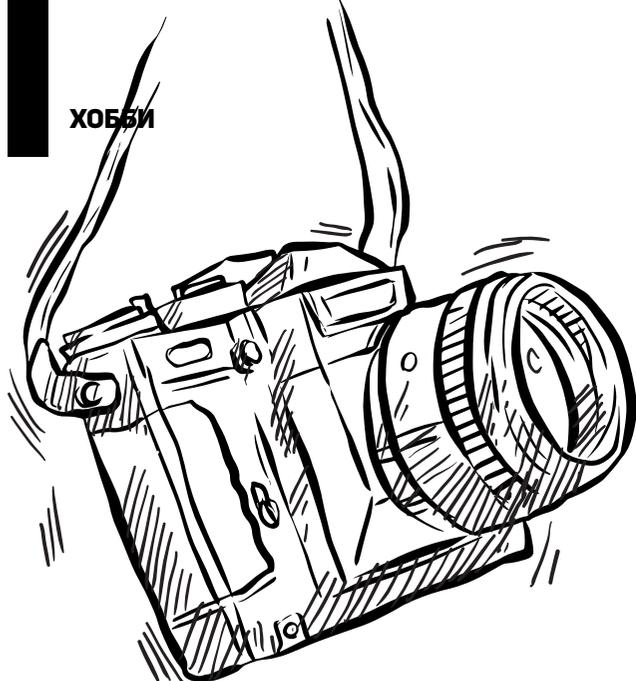
There are few girls at my faculty, may be because my specialty is quite unusual for a female. But my classmates perceive this normally, without any bullying. By the way, girls study better than guys.

There is a strong belief that working at sea is a man's job. Why don't you agree with this?

Certainly, there exists a conviction that working at sea is fundamentally a male profession, but I disagree with this. Now in the world there are purely female crews which cope with all the difficulties equally to the male ones. These crews are irrefutable proof that everybody can work at sea.



Продолжение читайте в следующем номере



ЖИЗНЬ СКУЧНА БЕЗ УВЛЕЧЕНИЙ

Искусство фотографии, пожалуй, одно из самых прекрасных и увлекательных в мире. Умение запечатлеть момент, выразить свои чувства через снимок, передать какой-то эмоциональный и энергетический посыл – вот что привлекает и завораживает нас, когда мы смотрим на удивительные фотографии талантливого мастера.

Евгений Жуков, член Профсоюза работников морского транспорта Украины, электромеханик компании СМА CGM, увлекся фотографией еще в юном возрасте. Когда ему было 7 лет, дедушка подарил первый фотоаппарат, тогда еще на пленке. Вот так с легкой руки и под чутким руководством дедушки Евгений, тогда еще не подозревая, нашел свое увлечение на всю жизнь. Наши читатели неоднократно имели возможность оценить талант Евгения на страницах «Морского», на фотографиях, которыми он постоянно с нами делится.

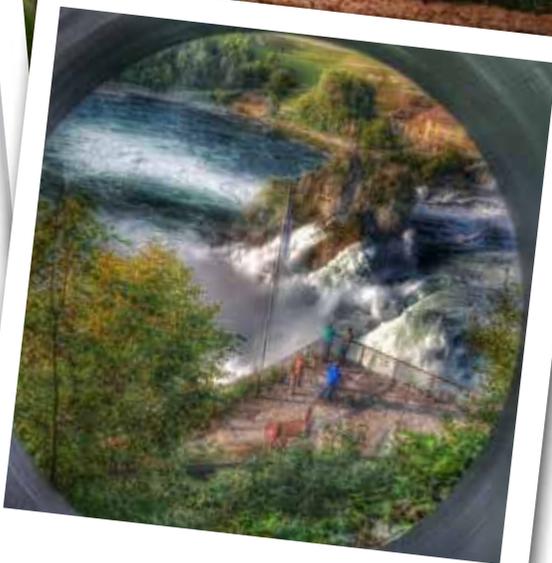
- Евгений, почему фотография? Что Вас в ней привлекает?

- Конечно же, возможность запечатлеть миг, который не повторится. Это касается и эмоций человека, и красоты окружающей нас природы. Мы, моряки, во время рейса видим множество красивых уголков мира, видим силу различных стихий, неповторимые закаты и рассветы в море... Вот как можно это не запечатлеть, не поделиться с другими?!

- Что Вам нравится фотографировать больше всего?

- На первом месте, наверное, портретная съемка. И тут речь идет как раз о не постановочных кадрах, а «живых» лицах. Также очень нравится фотографировать нашу любимую Одессу в разное время года. А съемки в море... В море все красиво!





- Евгений, нам стало известно, что в последние несколько лет у Вас появилось еще одно увлечение, более экстремальное, чем фотография. Расскажите, пожалуйста, о нем.

- Да, это правда. Я рискнул и попробовал себя в любительском автоспорте. Я с детства любил смотреть спортивные ТВ-каналы, автоспорт особенно привлекал. Всегда восхищался этими людьми, но для себя мне казалось это просто невозможным. Но в этой жизни возможно все, теперь я в этом уверен.

- Как Вы пришли в автоспорт? Какой сейчас у Вас в этом опыт?

- Сначала было: я хочу. А затем все постепенно получилось. Начиная со штурмана — это второй пилот, который отвечает за прочтение подготовленной накануне стенограммы. Через какое-то время приобрел автомобиль, подходящий для автоспорта. Потом принял участие в Чемпионате Украины по мини-ралли.

- Для Вас автоспорт — это..?

- Автоспорт — это непередаваемые ощущения, это адреналин, азарт и, главное, самоконтроль.



ОДИН НА ОДИН С АЛЕКСЕЕМ КОСТРОМИНЫМ

TÊTE-À-TÊTE WITH ALEKSEI KOSTROMIN

**НАШ ПРОФСОЮЗ — ОДНА ИЗ НЕМНОГИХ
ОРГАНИЗАЦИЙ, КОТОРАЯ ЕЖЕДНЕВНО ЗАНИМАЕТСЯ
ПОДДЕРЖКОЙ МОРЯКОВ И В МОРЕ, И НА СУШЕ**

OUR TRADE UNION IS ONE OF THE FEW ORGANIZATIONS, EVERY
DAY SUPPORTING SEAFARERS BOTH AT SEA AND ASHORE

Семья Алексея Костромина ничуть не удивилась его решению связать свою жизнь с морем. Дедушка Алексея работал в порту на Северном флоте, отец судоводителем на рыболовецких траулерах, выбор же Алексея пал на механику. «Сами звезды так сошлись: я стал продолжателем морской династии», — считает Алексей. Сегодня, после окончания в 2011 году магистратуры в Киевской государственной академии водного транспорта им. Гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного, Алексей Костромин работает в компании Anglo-Eastern третьим механиком. И останавливаться на этом не планирует.

The family of Aleksei Kostromin was not surprised at his decision to connect his life to the sea. Aleksei's grandfather worked in the port on board the Northern Fleet vessels, his father was the boatmaster on fishing trawlers, and Aleksei chose the mechanics. "The stars themselves agreed: I became the successor of the maritime dynasty", Aleksei believes. Having successfully graduated in 2011 from the Kyiv State Academy of Water Transport named after Hetman Petro Konashevych-Sahaydachny, Aleksei today works as the 3rd Engineer for the Anglo-Eastern Company. And he is not planning to stop there.

О ПРОФЕССИИ

PROFESSION

- Алексей, были моменты, когда Вы пожалели о выборе профессии?

- Естественно, романтика развеялась в первый же год работы. Белый пароход, капитан стоит в белой рубашке за штурвалом — это то, что многие представляют себе о работе в море. Но там все совсем по-другому. Это довольно тяжелая работа. Но я, к счастью, не пожалел о выборе профессии ни разу. Я всегда любил "копаться" в механизмах. Только в детстве я их ломал, а сейчас чиню.

- Aleksei, have you ever regretted the choice of profession?

- Inevitably, the romance was dispelled in the first working year. A white ship, the captain is standing in a white shirt at the helm — this is what many people imagine about working in the sea. But everything is completely different there. The work is pretty hard. But I, fortunately, have never regretted my choice of profession. I always liked to dig into gears. Only when I was little I used to break them, and now I fix them.

РАБОТА В МОРЕ

WORK AT SEA

- Помните Ваш первый рейс? Каким он был?

- Помню, конечно, это был очень и очень интересный рейс временным промежутком в четыре месяца на лихтеровозе — судне специального назначения, которое, по сути, представляет собой плавучий док. Возили мы парусные яхты из Майямы на Нью-Йорк, из Нью-Йорка на Сент-Томас. Из Сен-Томаса вернулись в Майямы, где загрузили моторные суда — 8 моторных яхт с обслуживающим персоналом на

**УКРАИНСКИЕ МОРЯКИ УМЕЮТ ЧЕТКО СТАВИТЬ
ПОНЯТНЫЕ ЗАДАЧИ**

- Do you remember your first voyage? What was it like?

- Of course I remember. It was a very, very interesting four-month voyage on board a lighter-ship, a special-purpose vessel, which, in fact, is a floating dock. We drove sailing yachts from Miami to New York, from New York to Saint Thomas. From Saint Thomas we returned to Miami, where loaded motor vessels — 8 motor yachts with service stuff on board. From there we

борт. Оттуда пошли на Италию через Атлантику. Переход был долгий, больше 30 суток, шли со скоростью около 9 узлов. Несмотря на то, что пароход был довольно-таки старенький, 1988 года постройки, было очень интересно. Все порты захода туристические, впечатления остались на всю жизнь. Когда яхты выгрузили, отправились на Китай, там нам наварили дополнительные конструкции, и мы получили установку на нефтяные вышки. С ними пошли на Японию, оттуда самолетом вернулись домой. Вот таким незабываемым получился первый рейс.

- Как Вы настраиваетесь на рейс?

- Я стараюсь настроиться как физически, так и духовно. Чтобы быть в отличной физической форме, что очень важно во время рейса, необходим хороший отдых, поездка куда-либо. Что касается духовной стороны, обязательно иду в храм, прошу у Бога поддержки и защиты.

Есть такая поговорка: «Кто в море не ходил, тот Бога не малывал». В море бывают штормы в 9 баллов. Когда выживаешь в них, когда наступает штиль, даже самый заядлый атеист признает, что есть некая высшая сила, которая нас оберегает.

- Логично тогда, что Вы не верите в морские суеверия?

- Да, я не суеверный человек. Хотя суеверия — это романтично. Они берут свое начало еще с времен парусного флота. Но они скорее дань традиции, чем объективная реальность. Тем не менее, я снисходительно отношусь к людям, которые, например, не выходят в море в понедельник или боятся рыжей девушки на борту.

- Как сегодня на мировом флоте относятся к украинским морякам?

- Сейчас я работаю с филиппинскими моряками, и они, скажу я вам, очень уважают украинский моряков. Вообще я заметил, что филиппинцам нравится находиться под командованием украинского моряка. Украинские моряки умеют четко ставить понятные задачи. Когда нет ругани, повышенных тонов, всем комфортно работать, и это не зависит от национальности.

МОРЯК И ПРОФСОЮЗ

- Алексей, лично Вы чувствуете защиту Профсоюза работников морского транспорта Украины?

- Конечно! Наш Профсоюз — это одна из немногих организаций, которая ежедневно занимается поддержкой моряков и в море, и на суше. В море мы уверены, что ПРМТУ, при необходимости, непременно встанет на защиту наших прав. Семьи моряков также очень ценят внимание со стороны Профсоюза. Пока моряк в рейсе, они с удовольствием посещают мероприятия, которые для них организует и проводит ПРМТУ.

Я вполне доволен работой нашего Профсоюза. Есть у меня также предложение, чтобы ПРМТУ организовал семинар, на котором украинские моряки получили бы возможность изучения международной документации, касающейся морской сферы. К сожалению, у многих есть пробелы в данном вопросе.

went to Italy across the Atlantic. The voyage was long, more than 30 days at a speed of about 9 knots. Despite the fact that the ship was quite old, 1988 built, the voyage itself was very interesting. All ports of call were tourist ports, impressions remained for life. When the yachts were unloaded, we went to China, where some additional structures were welded and we loaded oil rigs. Carrying those we went to Japan, and from there returned home by airplane. That's how unforgettable my first voyage turned out to be.

returned home by airplane. That's how unforgettable my first voyage turned out to be.

- How do you tune in for a voyage?

- I try to tune in both physically and spiritually. In order to be in a good physical shape, which is very important during the voyage, you need a good rest, a trip somewhere. As for the spiritual side, I always go to the church, I ask God for support and protection.

There is a saying: "Who never sailed, never pestered God". When you survive a gale force nine and the sea calms down, even the most inveterate atheist admits that there is some higher power that protects us.

- Is it logical then that you do not believe in maritime superstitions?

- Yes, I am not a superstitious person. Although superstitions are romantic. They originate from the times of the sailing fleet. But they are more a tribute to tradition than an objective reality. Nevertheless, I am lenient towards people who, for example, do not go to sea on Monday or are afraid of a red-haired girl on board.

- How does the world maritime fleet treat Ukrainian seafarers today?

- Now I work with Philippine seafarers, and they, I can tell you, are very respectful to Ukrainian seafarers. In general, I noticed that Filipinos enjoy being under the command of Ukrainian seafarers. And Ukrainian seafarers are good at setting clear objectives. When there is no abuse, elevated tones – everyone is comfortable to work, and that does not depend on nationality.

SEAFARER AND THE UNION

- Aleksei, do you personally feel the MTWTU protection?

- Of course! Our Trade Union is one of the few organizations, every day supporting seafarers both at sea and ashore. At sea we are confident that the MTWTU, if necessary, will certainly stand up for our rights. Seafarers' families also very much appreciate the attention of the Union. While seafarers are on voyage, their families happily attend the events arranged for them by the MTWTU.

I am well satisfied with the work of our Union. I also have a suggestion that the Union organizes a seminar so that Ukrainian seafarers could study international maritime labor regulations. Unfortunately, many have knowledge gaps there.



С ПРОФСОЮЗОМ ВЫ ВСЕГДА НА ШАГ ВПЕРЕДИ

MTWTU ALWAYS KEEPS YOU ONE STEP AHEAD



Профсоюз работников морского транспорта Украины продолжает удивлять моряков-членов ПРМТУ и их семьи приглашением на самые яркие и ожидаемые кинопремьеры этого года.

Так, моряки получили уникальную возможность одними из первых оценить продолжение истории противостояния гигантских монстров и пилотируемых людьми супермашин — «Тихоокеанский рубеж 2».

А ровно через неделю состоялась премьера фантастического экшена легендарного режиссера Стивена Спилберга — «Первому игроку приготовиться». Это экранизация одноименного романа американского писателя Эрнеста Клайна — очень яркого научно-фантастического произведения об играх прошлого, настоящего и будущего. Зрелищный фильм с интересным сюжетом, динамичным развитием событий и достойными спецэффектами подарил зрителям массу положительных эмоций и ярких впечатлений.

Моряки поблагодарили ПРМТУ за возможность замечательно провести время в кругу родных, друзей и коллег. Каждое мероприятие от Профсоюза — это яркое событие, которое в семьях моряков ждут с нетерпением, — поделились сами моряки.



The Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine continues to amaze its members, Ukrainian seafarers, inviting them together with their families to the brightest and most anticipated film premiers of the year.

Thus, the seafarers were given a unique opportunity to be among the first to assess the continuation of the story of a war between humankind and monstrous sea creatures, told by the movie Pacific Rim: Uprising.

And one week later there took place the premiere of the science fiction adventure film Ready Player One by the legendary Steven Spielberg. This movie is a screen versioning of the Ernest Cline's 2011 novel about games of the past, present and future – the film offers a spectacular display of visual artistry with pop culture references to leave audiences delighted.

Every Union event is another chance for seafarers to have a great time with their families, friends and colleagues.

ПРМТУ возрождает традиции

MTWTU revives traditions



Мало кто уже помнит, но неотъемлемой частью Черноморского морского пароходства был Женсовет – группа активных жен моряков, которые занимались социальной жизнью Пароходства. Умудренный опытом «морячки» делились им с молодым поколением, вместе проводили досуг, организовывали мероприятия для моряков и их семей. Много поколений нынешних моряков выросли на знаменитых «пароходских елках» во Дворце моряков. Побывать на них было настоящей привилегией. Но, к сожалению, вместе с упадком некогда могущественного ЧМП, постепенно изжил себя и Женсовет.



Профсоюз работников морского транспорта Украины решил возродить эту добрую традицию.

«Ежедневно общаясь с моряками, мы также часто общаемся и с их женами, поощряем их участие в обучающих и информационных семинарах. Мы укрепляем семьи на развлекательных мероприятиях и даже помогаем морским семьям подружиться между собой. Жены моряков часто обмениваются контактами, общаются – для них это важно. Думаем, что пришло время возродить хорошую традицию — объединить активных жен моряков», – рассказал Олег Григориук, Первый заместитель Председателя ПРМТУ.

Первое собрание «Морских звезд» – именно так решили назвать свою группу активные жены моряков – состоялось 23 марта. После знакомства и обсуждения будущих планов приятным сюрпризом от Профсоюза стал кулинарный мастер-класс от победительницы шоу «Мастер Шеф-6» Асмик Гаспарян.



Nowadays rather few people remember an integral part of the Black Sea Shipping Company named Women's Council ("Zhensovets"). It was an active group of seamen's wives engaged in the social life of the Shipping Company. Sophisticated "she-sailors" shared their life experience with the younger generation, spent leisure time, organized useful and interesting activities for seafarers and their families. Many generations of today's seafarers grew up on the famous "Shipping Company's New Year Parties" in the Palace of Seamen. To visit such a holiday was a real privilege. But, unfortunately, along with declining of the formerly powerful BSSC, the Women's Council gradually outlived itself.

The Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine decided to remedy the situation.

"Daily communicating with seafarers, we also deal a lot with their wives, often encourage their participation in training and information seminars. We strengthen families at our recreational activities and even help maritime families make friends with one another. It is very important for wives of seafarers to communicate and exchange contacts. We think it's come the time to revive a good tradition – to unite the active wives of seafarers," said Oleg Grygoriuk, MTWTU First Vice Chairman.

And they did unite, and called their group "Sea Stars". The first meeting of the activists was held on March 23. They got acquainted and discussed plans. And then – a masterpiece from the winner of the show "Master-Chef-6" Hasmik Gasparyan became a pleasant surprise from the Trade Union.

Если вы жена моряка, у вас активная жизненная позиция, вы можете и хотите поделиться своими идеями, поддержать предложения Профсоюза в любых начинаниях — вы нужны «Морским звездам». О вашем желании присоединиться к ним сообщите по телефону: **0482 42 99 02** Либо напишите в личные сообщения на странице ПРМТУ на Facebook www.facebook.com/MTWTU



ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ



<https://www.facebook.com/MTWTU>

facebook [Зарегистрироваться](#)

Электронная почта или номер телефона Пароль [Увійти](#)
Забыли имя или пароль? Забыли номер мобильного телефона?



ПРМТУ
@MTWTU

Главная
Информация
Фото
Отзывы
Мероприятия
Видео
Публикации
Сообщество

[Создать Страницу](#)

Фото

Общественная организация в Одессе
5,0 ★★★★★

Сообщество [Все](#)

👍 Нравится 3 215 людям
👤 Подписаны 3 622 человека

Информация [Все](#)

☎ 0462 429 901
🌐 mtwtu.org.ua
🏢 [Общественная организация · Другое](#)

ПРИСОЕДИНЯЙСЯ К НАМ НА FACEBOOK!