

МОРСКОЙ



ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№86 февраль 2018



ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

**МОРЯК ДОЛЖЕН ЗНАТЬ
СВОИ ПРАВА**

**ПРОПАЛ МОРЯК.
КАК ВЕСТИ СЕБЯ СЕМЬЕ**

**ПЕРСПЕКТИВЫ
МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ**

**РАБОТАТЬ ЗА "СПАСИБО" ?
СПАСИБО, НЕ НАДО**



11 февраля 2018 года исполнилось 35 лет Председателю Черноморской первичной профсоюзной организации моряков, Первому заместителю Председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины Олегу Игоревичу Григорюку.

Начав свой профессиональный путь со скамьи Одесской национальной морской академии (ныне Национальный университет «Одесская морская академия»), Олег Игоревич не один год жизни отдал морю, затем 10 лет посвятил профсоюзной работе на благо моряков-членов Профсоюза и сегодня возглавляет Черноморскую первичную профсоюзную организацию моряков. Отличное владение английским языком, врожденная харизма и талант переговорщика позволили добиться уважения иностранных партнеров.

Высоко ценят Олега Игоревича и сотрудники. Его трудолюбие, целеустремленность, компетентность, острый ум, объективность, организаторские способности позволяют умело руководить и быть достойным примером для своего коллектива.

Будущее поколение моряков - курсанты морских учебных заведений – с большим интересом присутствуют на семинарах с личным участием Олега Игоревича и слушают его выступления на тему будущего трудоустройства и карьерного роста, а также по вопросам о роли профсоюзного движения на морском транспорте и другим важным вопросам для будущего моряка.

Помимо всех качеств в Олеге Игоревиче сочетаются большое сердце и великодушие. Он всегда отзывается на просьбы моряков о помощи. И это неравнодушие к судьбам других людей – очень ценный дар для профсоюзного работника.

Уважаемый Олег Игоревич!

Как известно, по образованию Вы – штурман дальнего плавания. Штурманом вы оказались и по жизни, и в своей работе. Вы безупречно умеете прокладывать единственно верный курс к назначенной цели. И то, что вчера казалось недостижимым, завтра оказывается просто одной из пройденных точек на карте нашей работы.

Профсоюз работников морского транспорта Украины и Черноморская первичная профсоюзная организация моряков поздравляет Вас с Днем Рождения!



СОДЕРЖАНИЕ

ДАЙДЖЕСТ	2
ITF	4
ПРМТУ ПРЕДОСТЕРЕГАЕТ	6
СОТРУДНИЧЕСТВО	7
ЭКСКЛЮЗИВНО EXCLUSIVELY	8
КОНСУЛЬТАЦИЯ	10
ПРАЗДНИК	14
ВАЖНО	16
АНАЛИТИКА	18
МОЛОДЕЖЬ YOUTH	22
ИНТЕРЕСНО	24
УВЛЕЧЕНИЯ	26
КУЛЬТУРА	28
ТЕТ-А-ТЕТ	30
ГАЛЕРЕЯ	32

№ 86 февраль 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!

Ровно 8 лет прошло с того дня, как первый номер журнала «Морской» увидел свет. Тогда, в 2010 году, мы даже и представить не могли, что наш пробный проект станет настолько популярным и читаемым изданием. Мы горды тем, что моряки с радостью забирают экземпляры «Морского» на судно, мы рады, что журнал интересен нашим читателям и его с удовольствием читают как взрослые, так и дети.

Вместе с тем, как растёт и развивается наш Профсоюз, развивается и журнал «Морской». Конечно, мы осознаем, что до идеала нам еще далеко, и есть куда стремиться, мы твердо и уверенно идем вперед. С каждым годом мы стараемся становиться лучше, прислушиваемся к критике наших читателей и радуемся похвалам. В этом номере мы расскажем о новых достижениях, проектах и ежедневной работе Профсоюза. В одной из ключевых тем номера мы расскажем вам об очередной победе Международной федерации транспортников (ITF), благодаря которой украинским морякам была возвращена задолженность по заработной плате.

Вы узнаете и о первом в этом году экспериментальном информационном семинаре, который Профсоюз организовал по просьбе моряков. Новым направлением деятельности Профсоюза стало начало сотрудничества с Ассоциацией морских капитанов Одессы. На очередном заседании правления Ассоциации было поддержано предложение об участии в совместных социальных проектах и инициативах.

Спасибо, что вы были и остаетесь с нами! Мы растем и развиваемся — для вас!

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

Exactly 8 years have passed since the day when the first issue of the Maritime Magazine was released. Then, in 2010, we could not even imagine that our pilot project would become such a popular and readable publication. We are proud that seafarers happily take the Maritime Magazine with them on board the ship; we are glad that the Magazine is interesting to our readers and is read with pleasure by both adults and children.

Our Trade Union is constantly growing and developing, so is the Maritime Magazine. Of course, there is always room for improvement, and we firmly and confidently move forward. Every year we try to become better, pay accurate attention to the criticism of our readers and rejoice in praise.

This new issue will tell you about the new achievements, projects and everyday work of the Union.

Here we will tell you about another victory of the International Transport Workers' Federation, who helped the Ukrainian seafarers recover their owed wages.

You will learn about the first this year's pilot information seminar, arranged by the Union at the request of seafarers.

A new area of Union's activity is the cooperation with the Association of Sea Captains of Odessa. The regular Association Board Meeting fully supported the proposal to participate in joint social projects and initiatives.

Thank you for being with us and staying with us!
We grow and develop for you!

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

**ИМО ВНЕСЕТ
ПОПРАВКИ
В SOLAS**



ИМО провела встречу, посвященную проектированию и строению судов для предотвращения аварий и повреждений во время стоянки у причалов в портах, а также безопасному использованию швартового оборудования (тросов, лебедок и т.п.).

В ходе заседания также обсудили вопросы, касающиеся правил поведения на пассажирских судах в случае затопления: суда должны быть спроектированы таким образом, чтобы основные системы оставались работоспособными даже после происшествия.

Были приняты к рассмотрению предварительные варианты поправок к Конвенции SOLAS, которые ожидается внести в этом году для новых и уже эксплуатируемых судов.



**В НИДЕРЛАНДАХ ОТКРЫТ
КРУПНЕЙШИЙ ТРЕНИРОВОЧНЫЙ
ЦЕНТР ДЛЯ МОРЯКОВ**

Компания Simwave BV, совместно с Kongsberg Digital, завершили все тестовые работы и проверки самого современного тренировочного морского центра в Барендрехте (Нидерланды). Теперь новый Simwave Maritime Center of Excellence официально начал свою работу.

Центр оборудован восемью современными тренажерами динамического позиционирования K-Pos DP Basic, а также полноценным симулятором офшорных судов всех типов K-Pos DP2 NI Class A. Здесь также представлены десятки тренировочных мостиков, которые по-

зволяют морякам решать тренировочные задачи с обзором в 360 градусов, максимально приближая их к реальным условиям. Программное обеспечение тренажеров позволит имитировать ситуации для судов любого типа — начиная от буксиров и заканчивая огромными газовозами.

Кроме тренажеров, в здании центра находятся конференц-залы, офисы и объекты социального обеспечения.

Simwave уже объявила о разработке проекта второго подобного тренировочного морского центра в Сингапуре.

**TV-РЕСУРС
ДЛЯ
МОРЯКОВ**



OceanPrime TV — специальный телевизионный ресурс, разработанный для моряков торгового флота, призванный разнообразить отдых в свободное от работы время.

Он осуществляет прямые трансляции спортивных, новостных и других каналов на многих международных судоходных маршрутах.

OceanPrime TV использует полностью зашифрованную технологию вещания на 60-сантиметровую антенну Ku-диапазона для бесперебойной круглосуточной работы. Доступны два вида пакетов: «серебряный», предлагающий два канала, и «золотой», расширенный до четырёх. Зона покрытия — Северная Атлантика, территория вокруг обеих Америк, Азия, северная часть Индийского океана и Тихий океан, моря вокруг Австралии и Новой Зеландии.

Разработчики уверены, что их продукт благотворно повлияет на моральное состояние экипажей и текучесть кадров — проблемы, с которыми судовладельцам приходится сталкиваться всё чаще.

«Предлагая доступ к прямым трансляциям во время рейса, мы делаем жизнь моряков гораздо интереснее», — отметил старший вице-президент компании-разработчика Global Eagle Оле Сиверцен.



ГРЕЦИЯ ОСТАЕТСЯ МИРОВЫМ СУДОХОДНЫМ ЛИДЕРОМ

Рейтинг морских стран, составленный информационным ресурсом Vessels Value, возглавила Греция. Ей принадлежит флот общей стоимостью чуть менее 100 миллиардов долларов. В основном это танкеры (36 млрд долл. США), балкеры (35,75 млрд долл. США) и газовозы (13,5 млрд долл. США).

Японские компании являются второй по величине группой судовладельцев по стоимости флота. Общая стоимость сухогрузов и

газовозов Японии сопоставима с Грецией, однако в сфере танкеров разрыв более существенный. Японские мощности нефтеперерабатывающих заводов снижаются с конца 2000-х годов, так как страна столкнулась с жесткой конкуренцией со стороны других азиатских нефтеперерабатывающих компаний.

Зато Япония является лидером по общей стоимости флота газовозов, что является сильным стратегическим подходом для

удовлетворения своих энергетических потребностей.

По данным Vessels Value, Китай находится очень близко к Греции и Японии по стоимости своего флота. Рост экономики страны с 2000 года оказал влияние на все рынки судоходства и сырьевых товаров. В последнее время темп роста замедлился, однако все равно остается стабильным.

МЬЯНМА УСИЛИВАЕТ ЗАЩИТУ ПРАВ МОРЯКОВ



Правительство Республики Мьянма предоставило ILO документ по ратификации Конвенции (пересмотренной) об удостоверениях личности моряков 2003 года №185 с поправками и стала 35 страной-членом ILO, ратифицировавшей Конвенцию.

В ней говорится, что документ, удостоверяющий личность моряка, должен быть составлен по схожей технологии, используемой для нынешних электронных паспортов. Это в значительной степени упростит морякам выход на берег, въезд в различные страны и пересечение территорий транзитом, а также повысит уровень безопасности портов.

Представитель Республики Мьянмы Хтин Лин заявил: «Десятки тысяч мьянманских моряков покоряют моря и делают огромный вклад в экономику страны. Наше правительство сделает все, чтобы обеспечить достойные условия труда и жизни для всех работников, включая моряков».

Документ вступит в силу 16 июля 2018 года.

ПЕРВАЯ СДЕЛКА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ BITCOIN



Согласно сообщению фирмы Prime Shipping Foundation, в декабре Bitcoin впервые стал средством оплаты во фрахтовой сделке, которая была частью исследования возможности использования криптовалюты для расчетов в отправке крупных пар-

тий груза. Речь идет о 3 000 тонн зерна, которые были отправлены из Ростова-на-Дону в турецкий город Самсун.

В случае успеха эксперимент может способствовать ускорению обработки таких сделок.



МОРЯК ДОЛЖЕН ЗНАТЬ СВОИ ПРАВА!



О ПРЕИМУЩЕСТВАХ РАБОТЫ МОРЯКА СКАЗАНО И НАПИСАНО МНОГО. ЭТО И РОМАНТИЧЕСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ, И ВОЗМОЖНОСТЬ ПОБЫВАТЬ В РАЗЛИЧНЫХ УГОЛКАХ МИРА, И, КОНЕЧНО ЖЕ, ЖГУЧЕЕ ЖЕЛАНИЕ БЫТЬ СЛАВНЫМ ПРОДОЛЖАТЕЛЕМ СЕМЕЙНОЙ МОРСКОЙ ДИНАСТИИ ИЛИ ЖЕ СТАТЬ ОСНОВАТЕЛЕМ СОБСТВЕННОЙ. ВЕДЬ ДАЖЕ САМА МОРСКАЯ УНИФОРМА ОВЕЯНА ОРЕОЛОМ РОМАНТИКИ И ДУХОМ МУЖЕСТВЕННОСТИ. ВАЖНУЮ РОЛЬ ИГРАЕТ И ФИНАНСОВАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ — НИ ДЛЯ КОГО НЕ СЕКРЕТ, ЧТО СРЕДНЯЯ ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА МОРЯКА ЗАГРАНПЛАВАНИЯ В НЕСКОЛЬКО РАЗ ПРЕВЫШАЕТ СРЕДНЮЮ ЗАРПЛАТУ «СУХОПУТНЫХ». НО, К СОЖАЛЕНИЮ, НЕ ВСЕГДА В РЕАЛЬНОЙ ЖИЗНИ ПРОИСХОДИТ ТАК, КАК ПИШУТ В КНИГАХ О СЛАВНЫХ КАПИТАНАХ, И ВСЕ ЧАЩЕ ОЖИДАНИЯ РАЗБИВАЮТСЯ О СКАЛЫ РЕАЛЬНОСТИ.

Сегодня, к глубокому сожалению, реальность такова, что далеко не все судовладельцы соблюдают даже минимальные нормы и стандарты труда, а

тяжелое экономическое положение вынуждает моряков соглашаться работать в субстандартных условиях за мизерные зарплаты, которые, к тому же, платят с

задержками. Зачастую судовладелец объясняет задержку заработной платы тяжелым финансовым положением и обещает закрыть долг в ближайшее время. моряки, войдя в положение компании, соглашаются и ждут лучших времен. Хорошо, если задолженность действительно выплачивается в ближайшее время, но иногда финансовое положение компании не улучшается долгие месяцы, несмотря на то, что судно продолжает работать. А это значит, что средства на его обеспечение у компании есть, и она экономит на тех расходах, на которых это сделать проще всего — на фонде оплаты труда. Ведь за неуплату портовых сборов, например, судно могут не выпустить из порта, и работа остановится, а значит компания понесет убытки.

Конечно, каждый моряк должен быть членом национального профсоюза, входящего в ИТФ, и знать, что задержка заработной платы больше, чем на 2 месяца, является причиной бить тревогу. В Украине единственным морским профсоюзом, входящим в ИТФ, яв-

Если заработная плата задерживается больше чем на 2 месяца, это является причиной бить тревогу.

ляется Профсоюз работников морского транспорта Украины. В случае задержки заработной платы моряки должны уведомить свой Профсоюз о ситуации на судне, а также обратиться за помощью к ИТФ инспектору в ближайшем порту захода. Если моряки не являются членами национального профсоюза, то им в любом случае необходимо связаться с ИТФ инспектором и по возвращении домой присоединиться к своему профсоюзу.

В конце января к ИТФ инспектору в порту Антверпен (Бельгия) Рино Хьюзмансу обратился украинский 3-й помощник капитана с претензией о задолженности по зарплате в размере 3 000 USD. В то же время другой ИТФ инспектор в Бельгии Кристиан Рус сообщил об обращении украинского эки-

пажа судна SEA PATRIS (IMO 8415794, флаг Панамы), принадлежащего компании Greece's Mediterranean Car Carriers Line (MCCL). Задолженность перед экипажем составила порядка 165 000 USD. Кроме того, судно было задержано портовыми властями за невыплату заработной платы с октября 2017 года и нарушение Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS). Обе претензии были благополучно удовлетворены, и украинские мо-

Каждый украинский моряк должен быть членом национального профсоюза, входящего в ИТФ. В Украине единственным морским профсоюзом, входящим в ИТФ, является Профсоюз работников морского транспорта Украины.

ряки получили положенные им средства в полном объеме. И всё благодаря тому, что своевременно обратились к инспекторам ИТФ.

Несмотря на то, что моряки на момент обращения не являлись членами ПРМТУ, бельгийские инспекторы держали ПРМТУ в курсе событий, и мы уверены, что, ощутив реальную помощь и солидарность международного профсоюзного движения, моряки по возвращении домой присоединятся к семье ПРМТУ.

Профсоюз в очередной раз сообщает, что морякам не стоит верить в мифы о проблемах с последующим трудоустройством после обращения в ИТФ, ведь подобные «страшилки» распускаются недобросовестными компаниями, которым выгодно, чтобы моряки молча терпели и работали за копейки, а то и вовсе без зарплаты. Каждый моряк, каждый человек имеет право получать достойную оплату своего труда и каждый моряк имеет право обращаться

Мифы о проблемах с трудоустройством после обращения в ИТФ подпитываются недобросовестными судовладельцами, чтобы запугивать моряков и продолжать их эксплуатировать.

за помощью в свой Профсоюз, если его права ущемляются, будь то задержка заработной платы, плохое снабжение или ненадлежащие условия труда.



ВНИМАНИЕ МОРЯКАМ: СУДНО GULF PEARL

ИНСПЕКТОР МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ (ITF) В УКРАИНЕ ЕЖЕДНЕВНО ПОЛУЧАЕТ ДЕСЯТКИ ОБРАЩЕНИЙ ОТ МОРЯКОВ. ЭТО ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ С КОНТРАКТОМ, ТРУДОУСТРОЙСТВОМ, СПОРАМИ С РАБОТОДАТЕЛЕМ, НЕВЫПЛАТОЙ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ И ДРУГИЕ ВОПРОСЫ.



Так, к инспектору ITF в Украине обратился моряк относительно трудоустройства на судно GULF PEARL (IMO 7615878, флаг Liberia).

Используя информацию, доступную только инспекторам ITF, удалось выяснить, что судно уже долгое время стоит в отстое. За прошлый год экипаж, который состоял из индусов, а потом был заменен на украинцев, множество раз обращался в ITF по причине постоянных задержек заработной платы, а также перебоев со снабжением судна. По словам обратившегося моряка, работу на этом судне ему предложили в одном из небольших крьюинговых агентств в Одессе. Моряка сразу предупредили, чтобы он был готов к регулярным задержкам заработной платы на 2-3 месяца, обосновывая это тем, что судно стоит в отстое и работы будет немного.

Как выяснилось, по состоянию на май 2017 года судно находилось в порту Рашид (ОАЭ) и должно было направиться в порт Киш (Иран), однако где оно находится на данный момент, информации нет.

Профсоюз работников морского транспорта Украины настоятельно рекомендует дважды серьезно подумать, прежде чем соглашаться на работу на этом судне или любом другом, если вас заранее уведомят о регулярных задержках заработной платы.

При любых сомнительных предложениях обращайтесь за консультацией в ПРМТУ, единственную морскую членскую организацию ITF в Украине.



**Сделать это можно по телефону:
0482 42 99 02,
на странице Facebook:
[https://www.facebook.com/
MTWTU/](https://www.facebook.com/MTWTU/)**

АССОЦИАЦИЯ МОРСКИХ КАПИТАНОВ ОДЕССЫ – ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ ПОКОЛЕНИЙ

27 лет назад капитанами Черноморского морского пароходства была создана общественная организация, которая объединила капитанов морской столицы Украины. 24 марта 1989 года была основана Ассоциация Морских Капитанов Одессы (АМКО). Инициаторами создания выступили известные опытные капитаны могучего Черноморского морского пароходства Ким Никифорович Голубенко, Евгений Алексеевич Малохатка, Владимир Михайлович Рева и ряд других уважаемых, известных в Одессе капитанов. Первым президентом АМКО был избран капитан дальнего плавания Ким Никифорович Голубенко.

Ассоциация была создана с целью координации капитанов для обобщения их опыта и решения проблемных вопросов, возникающих у капитанов в работе. Сегодня в организации более 800 морских капитанов.

20 октября 2017 года на отчетно-выборном собрании Ассоциации Морских Капитанов Одессы новым президентом Ассоциации был избран капитан порта «Черноморск» Станислав Яковлевич Незавитин.

Станислав Яковлевич прошел путь от матроса до капитана крупнотоннажного танкера, руководил строящимся портом «Южный», после чего был откомандирован в Африку, в Республику Мозамбик. С 1993 года назначен капитаном морского торгового порта «Ильичевск» (сегодня «Черноморск»).

Станислав Яковлевич ведет активную преподавательскую и научную деятельность. Он — член-корреспондент Транспортной академии Украины, член совета



Автор фото: Павел Хаустов, член ПРМТУ

Государственной инспекции по безопасности судоходства Украины, технический эксперт и консультант Международной морской ассоциации капитанов (IFSMА), аудитор по международному кодексу безопасности.

С мнением капитана Незавитина считаются руководители любого ранга, его знания и опыт востребованы во все времена. К нему всегда можно обратиться за помощью и поддержкой. Что и делают те, кто только начинает свою морскую карьеру.

Возглавив Ассоциацию, капитан Незавитин поставил перед собой цель вдохнуть новую жизнь в работу организации и привлечь в нее новых членов.

31 января состоялось очередное заседание правления Ассоциации Морских Капитанов Одессы, в ходе которого были рассмотрены организационные вопросы. Одним из пунктов повестки дня стал вопрос

о сотрудничестве Ассоциации и Профсоюза работников морского транспорта Украины, а также участии в совместных социальных проектах и инициативах. Данное предложение было принято единогласно.

Сотрудничество Профсоюза работников морского транспорта Украины и Ассоциации Морских Капитанов Одессы, несомненно очень перспективное начинание. Мы готовы сотрудничать и вместе реализовывать социально-значимые проекты. ПРМТУ и АМКО уже поставили перед собой ряд задач, среди которых – работа над созданием памятника Капитану Дальнего плавания, а также возрождение Музея морского флота.

ПРМТУ приглашает всех капитанов пополнять ряды Ассоциации и вместе поддерживать преемственность поколений. Седовласые капитаны с закалкой, отдавшие большую часть своей жизни нелегкому труду моряка, с радостью передают свои знания и делятся опытом с действующими капитанами. И это важно как для одних, так и для других.



ОСТАВАТЬСЯ НА ВОЛНЕ CATCH UP ON LATEST TRENDS



ПРМТУ ПРОВЕЛ ДЛЯ ЧЛЕНОВ ПРОФСОЮЗА ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ СЕМИНАР

MTWTU PILOT SEMINAR FOR ITS MEMBERS

Согласно опроса, проведенного Профсоюзом работников морского транспорта Украины среди членов Профсоюза, 87% моряков уже задумывают-

According to a survey conducted by the Union among its members, 87% of seafarers already think of their future, if they have to quit

ся о своем будущем в случае, если им придется «завязать» с морем — будь то плановый выход на пенсию или же непредвиденное завершение морской карьеры в силу тех или иных причин.

Конечно, каждого здравомыслящего моряка интересует перспектива получения дополнительного дохода и обеспечение благополучия своей семьи. Согласно того же опроса, наиболее популярным среди моряков видом пассивного дохода остается приобретение недвижимости с целью последующей сдачи в аренду. Что и не мудрено, ведь подойдя к вопросу со всей серьезностью, можно выгодно инвестировать в квартиру или даже гараж или паркинг, чем обеспечить спокойную старость себе и уверенное будущее детям.

Второе место в рейтинге занимают по-прежнему банковские депозиты — 29% моряков готовы доверить свои средства банкам, несмотря на низкую прибыльность и высокие риски. Кроме того, все больше моряков думают об организации собственного бизнеса на берегу, хотя и отмечают, что моряки, все-таки, не бизнесмены. Также мы получили и уникальные ответы: например, среди моряков существуют «староверы», которые готовы вкладывать средства в банковские металлы, а также новаторы, предпочитающие торговать на Forex и вникать в тонкости заработка на криптовалютах. Некоторые считают лучшим вложением инвестиции в образование детей, что, несомненно, имеет смысл. Однако все участники опроса единогласно ответили, что хотели бы, чтобы Профсоюз помогал морякам разбираться не только в социально-трудовых вопросах, но и в вопросах финансово-экономического характера.

ПРМТУ сразу же отреагировал: 26 января организовал и провёл для моряков-членов Профсоюза семинар, направленный на повышение финансовой грамотности. Стоит отметить, что тематика семинара вызвала интерес не только у моряков, но и у их жен, которые, порой, больше, чем мужья, должны разбираться в тонкостях ведения семейного бюджета.

sailing and sit back at home trying to figure out “what next”.

87% моряков уже задумываются о своем будущем в случае, если им по тем или иным причинам придется завершить морскую карьеру.

87% of seafarers already think of their future, if they have to quit sailing.

Of course, every rational seafarer is interested in generating additional income for the well-being of his family. According to the same survey, the most popular type of passive income among seafarers is acquisition of real estate for the purpose of subsequent leasing. This is not surprising, as investment in an apartment, garage or a parking space can really help to provide for the old-age security, for instance.

The survey also revealed that 29% of seafarers prefer to entrust their funds to banks, despite the low profitability and high risks. In addition, more and more seafarers think of starting their own businesses on the shore.

We also received unique responses: some ‘old-school’ seafarers are ready to invest in precious metals and some ‘innovators’ are willing to try their luck on Forex trading and crypto-currencies. Some consider education of their children to be the best investment, which, of course, sounds pretty reasonable. However, all respondents unanimously encouraged the Union to help seafarers develop their knowledge not only of labor issues, but of financial and economic ones.

Thus, on January 26, the MTWTU arranged a seminar for seafarers, its members, aimed at increasing their financial literacy. It should be noted that seafarers’ wives were also very much interested in the subject, provided that they are most often entrusted with the task of running the domestic finances.



«Мы стараемся идти в ногу со временем и предлагаем нашим морякам также быть в курсе современных тенденций, тем более что мы видим интерес с их стороны. Мы постоянно проводим опросы и анкетирования среди моряков и их близких, чтобы определить круг вопросов, которые интересуют наших моряков. Сегодня это вопросы благополучия моряков в будущем. Из сети Интернет ежедневно льется огромное количество информации, и мы попытались помочь морякам научиться фильтровать ее и выбирать наиболее полезную для себя. Ведь пока моряк находится в рейсе, в стране происходит очень много изменений, и мы рады, что Профсоюз является авторитетом для 40 тысяч моряков-членов ПРМТУ даже в таких вопросах. Несомненно, для нас это также новый опыт, и он однозначно оказался положительным», — отметил Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ. Он также обратился к участникам с вступительным словом и рассказал о планах Профсоюза на текущий год.

“We try to keep up with the times and make our seafarers abreast of current trends. We constantly conduct surveys to determine the matters of seafarers’ special interest, and today the most popular is ‘future well-being’. We try to help seafarers filter and reorganize the vast amounts of information they receive daily in our rapidly evolving environment”, said Oleg Grygoriuk, MTWTU First Vice Chair.



ПРОПАЛ МОРЯК. КАК ВЕСТИ СЕБЯ СЕМЬЕ

ПОМИМО ВСЕХ ПРЕИМУЩЕСТВ РАБОТЫ МОРЯКА, ДАННАЯ ПРОФЕССИЯ ТАИТ В СЕБЕ И МНОЖЕСТВО ОПАСНОСТЕЙ, О КОТОРЫХ ГОВОРЯТ НЕ ТАК УЖ И ЧАСТО. КРОМЕ СИЛЬНОЙ ФИЗИЧЕСКОЙ И ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ НАГРУЗКИ, СВЯЗАННОЙ С СОЦИАЛЬНОЙ ИЗОЛЯЦИЕЙ, РАБОТА МОРЯКА ОТНОСИТСЯ К ТРАВМООПАСНОЙ И ЧРЕВАТА СЕРЬЕЗНЫМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ В СЛУЧАЕ ПРЕНЕБРЕЖЕНИЯ ТЕХНИКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.

К сожалению, не редкими являются и случаи пропажи моряков без вести во время их работы на морских судах. При этом родственники моряков, зачастую, испытывают трудности в получении информации о судьбе их близкого человека. Целью данной статьи является пре-

доставление родственникам моряков, пропавших без вести, рекомендаций о возможных источниках получения информации о действиях, которые должны быть предприняты капитаном судна, судовладельцем, службами поиска и спасания, уполномоченными органами различных

государств, которые были направлены на обеспечение поиска моряков, проведения расследования обстоятельств пропажи моряков без вести.

Моряк может пропасть без вести как по время стоянки судна в порту, так и во время перехода.



ПОКА СУДНО СТОИТ В ПОРТУ

Если моряк пропал во время нахождения судна в порту, капитан судна обязан незамедлительно напрямую или через морского агента проинформировать об этом судовладельца данного судна, администрацию порта (портовые власти), отделение полиции, таможенные и пограничные власти порта захода. Кроме того, должны быть проинформированы администрация страны флага судна, администрация страны гражданства члена экипажа, пропавшего без вести, или ближайшее консульство такого государства.

Поиск члена экипажа при его пропаже на территории другого государства (сроки начала поиска, другие процессуальные действия) будет регулироваться правом со-

ответствующего государства порта местонахождения судна.

Таким образом, если моряк пропал без вести, пока судно находится в порту, для получения информации об обстоятельствах пропажи моряка

Родственники моряков, зачастую, не имеют необходимых навыков для общения с иностранными участниками разбирательства, поэтому мы рекомендуем незамедлительно обращаться в ПРМТУ, где им окажут необходимое содействие.

соответствующей стране (порту) необходимо обратиться к:

- судовладельцу, капитану судна;
- портовым властям, пограничной, таможенной службе порта захода;

- представителям полиции;
- морскому агенту судна;
- администрации флага судна.

В силу того, что родственники моряков, зачастую, не имеют необходимых юридических навыков и не знакомы с терминологией, мы рекомендуем незамедлительно обращаться в Профсоюз работников морского транспорта Украины, где специалисты Профсоюза окажут необходимую поддержку и в дальнейшем будут информировать семью моряка о ходе дела и, если необходимо, порекомендуют компетентных морских юристов, причем как в Украине, так и в стране, где произошло происшествие.

Часто семьи моряков, находясь в состоянии шока, обращаются во все инстанции, в которые только можно обратиться. Мало того, что тем самым усложняют и затягивают продвижение дела, так еще и рискуют попасть на «специалистов», которые стремятся нажиться на чужом горе.

Часто семьи моряков обращаются за помощью куда угодно, тем самым затягивают течение дела и рискуют попасть на «специалистов», которые стремятся нажать на чужом горе.

ПРОПАЛ ВО ВРЕМЯ ПЕРЕХОДА СУДНА

Такая ситуация является более сложной. Капитан морского судна при установлении факта исчезновения моряка с судна во время перехода обязан незамедлительно провести опрос членов экипажа для установления времени и места, когда данного моряка в последний раз видели на борту судна.

Одновременно капитан судна обязан незамедлительно:

- любыми доступными средствами связи проинформировать о факте исчезновения моряка судовладельца, а также службы поиска и спасания, другие морские и воздушные суда в районе текущего местонахождения судна или



предполагаемого района пропажи моряка;

- сообщить курс, которым следовало судно, погодные условия во время рейса;
- предоставить данные об исчезнувшем члене экипажа, характерные приметы;
- начать операцию по поиску члена экипажа.

Рекомендации по международному авиационному морскому поиску и спасанию (IAMSAR) разработаны и утверждены Международной морской организацией (IMO) и Международной организацией гражданской авиации (ICAO).

Отмечается, что в соответствии с давними морскими традициями и различными положениями международного права, капитаны судов обязаны оказывать помощь терпящим бедствие в море во всех случаях, когда они могут это сделать безопасным способом.

Согласно Правилу V/33 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (SOLAS-74), капитан находящегося в море судна, которое способно оказать помощь, получив из любого источника информацию о том, что находящиеся в море люди терпят бедствие, обязан полным ходом следовать им на помощь, сообщив, если это возможно, им или поисково-спасательной службе об этом. Эта обязанность оказать помощь возлагается независимо от гражданства и статуса таких людей или обстоятельств, при которых они были обнаружены.

Прибрежное государство, в зоне ответственности по поиску и спасанию которого находится предполагаемый район пропажи моряка, обязано организовать и координировать выполнение поисково-спасательной операции.

В случае если поисково-спасательная операция оказалась безуспешной, и моряк считается пропавшим без вести, то согласно Кодексу по расследованию аварий IMO (резолюцией MSC.255(84)), данный факт классифицируется как авария на море.

Кодекс устанавливает, что каждое государство флага обязано проводить расследование любой аварии, происшедшей с любым из судов, плавающих

под его флагом.

При этом существенно заинтересованным государством в проведении расследования Кодекс определяет государство, граждане которого погибли или пострадали в результате аварии на море.

После получения информации об аварии, уполномоченные органы государства флага судна производят расследование обстоятельств аварии и готовят официальный доклад об аварии.

Государство, проводящее расследование, обязано обеспечить доступность окончательного доклада о расследовании для общественности и морской отрасли, а также разместить информацию об аварии в Глобальной информационной системе GISIS IMO (Global Integrated Shipping Information System, gisis.imo.org).

Таким образом, в случае пропажи моряка с судна данная ситуация классифицируется как авария на море.

Доклад о расследовании аварий может быть получен от компетентного органа по расследованию аварий государства флага судна, а также от компетентного органа государства гражданства моряка (если оно выступало в качестве существенно заинтересованного государства, а также, если таким государством проводилось параллельное расследование пропажи моряка без вести).

Контактные данные органов расследования размещены в свободном доступе в системе GISIS IMO, вкладка «Contact Points».

Европейским агентством по морской безопасности (European Maritime Safety Agency) также обеспечивается функционирование Европейской платформы о морских авариях EMCIP (European Marine Casualty Information Platform, emcipportal.jrc.ec.europa.eu), где размещается информация об авариях и инцидентах, расследование которых проводилось уполномоченными органами по расследованию аварий государств - членов ЕС.

Кроме того, уполномоченные органы государств, проводивших расследование, могут размещать информацию об аварии (включая доклады о расследованиях) на своих официальных сайтах в сети Интернет.

Также для установления обстоятельств исчезновения моряка, для полу-

чения информации о ходе проведения спасательной операции, родственники моряка могут обратиться в уполномоченные органы прибрежного государства, в зоне ответственности по поиску и спасанию которого, проводилась поисково-спасательная операция.

Дополнительно можно обратиться к портовым, таможенным и пограничным властям последнего перед исчезновением моряка порта захода судна, где может быть получена действующая на момент отхода судовая роль и другая возможная информация.

С использованием открытых источников информации (например, таких как сайт marinetraffic.com), а также путем направления запроса в уполномоченные органы прибрежных государств, службы разделения движения судов, родственники моряка также могут установить маршрут судна во время предполагаемой пропажи моряка, сведения о любых других судах, которые в указанное время находились в данном районе, и которые привлекались или могли привлекаться к проведению поисково-спасательной операции.

Однако мы рекомендуем делегировать общение с властями и другими участниками расследования специалистам Профсоюза работников морского транспорта Украины.

MLC, 2006 В ПОМОЩЬ

Еще одним инструментом для установления обстоятельств причин пропажи моряка и последующей защиты прав

MLC, 2006 является дополнительным инструментом для установления обстоятельств пропажи моряка и защиты прав родственников.

родственников представляется использование механизмов, предусмотренных Конвенцией Международной организации труда 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC, 2006).

Так, правило 4.2 устанавливает, что каждое государство-член Конвенции должно обеспечить, чтобы на судах, плавающих под его флагом, был принят

меры, направленные на предоставление морякам, работающим по найму на этих судах, права на материальную помощь и поддержку со стороны судовладельца в отношении финансовых последствий болезни, травмы или смерти моряка.

Согласно пункту 11 Стандарта A4.2.1, требуется, чтобы на борту судна хранилось письменное удостоверение или другое документальное свидетельство финансовых гарантий, выданное

Мы рекомендуем делегировать общение с властями и другими участниками специалистам ПРМТУ.

службой финансового обеспечения. Копия такого свидетельства помещается на видном месте на борту судна, где с ней могут ознакомиться моряки.

Система финансового обеспечения может иметь форму либо системы социального обеспечения, либо страхования, либо национального фонда, либо какой-нибудь иной аналогичной схемы. Применимая форма определяется государством флага судна после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков.

Информация о национальном законодательстве государства флага судна, в том числе в отношении применимой формы финансового обеспечения, может быть получена с использованием официального сайта Международной организации труда.

Наиболее распространенной формой финансового обеспечения, применяемой в международном морском судоходстве, являются

клубы взаимного страхования (P&I club).

Как указано выше, контактная информация службы финансового обеспечения должна быть размещена на борту судна. Кроме того, данная информация может быть указана в открытом доступе, например, на сайте equasis.com.

После получения информации о службе финансового обеспечения, родствен-

ники моряка, пропавшего без вести, могут обратиться в такую службу с целью:

- получения возможной информации, имеющейся у такой службы, в отношении моряка, пропавшего без вести;
- помощи в установлении факта смерти моряка и получения предусмотренной трудовым договором или коллективным соглашением компенсации.

Таким образом, отметим, что семьям пропавших моряков необходимо

стараться максимально сохранять спокойствие. В первую очередь необходимо обратиться к квалифициро-

ванным специалистам – в Профсоюз работников морского транспорта Украины, единственную морскую членскую организацию Международной федерации транспортников (ITF) в Украине. Только тогда семья может быть уверена, что ни компания, ни недобросовестные юристы не смогут ввести их в заблуждение и сыграть на незнании законов и международных норм. Кроме того, ПРМТУ оказывает помощь и содействие семьям моряков абсолютно бесплатно.



МОРСКОЙ

8 ЛЕТ

как бесконечность

НА САМОМ ДЕЛЕ, ЕСЛИ ПОВЕРНУТЬ ВОСЬМЕРКУ — ИМЕННО СТОЛЬКО ЛЕТ «МОРСКОЙ» ИНФОРМИРУЕТ СВОИХ ЧИТАТЕЛЕЙ О САМЫХ ВАЖНЫХ СОБЫТИЯХ В ЖИЗНИ ПРОФСОЮЗА И МОРСКОЙ ОТРАСЛИ — ТО ПОЛУЧИТСЯ ЗНАК БЕСКОНЕЧНОСТИ. А ЭТО ЗНАЧИТ, ЧТО ВПЕРЕДИ ЕЩЕ БЕСКОНЕЧНОЕ МНОЖЕСТВО ЗАДУМОК, ИДЕЙ, ПРОЕКТОВ, НОВЫХ РУБРИК, НОВЫХ ГЕРОЕВ И ТИРАЖЕЙ.



8 лет назад вышел первый номер информационно-развлекательного журнала для моряков и членов их семей, который учредила Черноморская первичная профсоюзная организация моряков. С каждым годом все больше украинских моряков пополняют ряды Профсоюза работников морского транспорта Украины — единственной в Украине членской морской организации, входящей в Международную федерацию транспортников, понимая, что

именно ПРМТУ обеспечивает соблюдение социальных гарантий, отстаивает права и интересы украинских моряков.

Уже тогда, в 2010 году, было понятно, что необходимо печатное издание, которое доносило бы до моряков и членов их семей актуальную и правдивую информацию из достоверного источника. Именно «Морской» стал этим уникальным изданием.

Начинал свой путь журнал материалом в 16 страниц, сегодня мы с



гордостью отмечаем, что «Морской» стал вдвое солиднее, раскрывая перед своим читателем уже 32 страницы. За эти годы менялись темы публикаций, появлялись новые рубрики, одни истории со своими героями сменялись другими... Но одно осталось неизменным: «Морской» живет и развивается для вас, дорогие наши читатели! Как и прежде, мы стараемся быть интересным, востре-



бованным и актуальным изданием для наших моряков и их семей, для наших коллег и партнеров.

Ежемесячно «Морской» бесплатно доставляется в сотни точек распространения: на суда, в круизные компании, учебные заведения, курсы повышения квалификации и переподготовки моряков. Посещая офис ПРМТУ, моряки с радостью берут с собой свежие выпуски журнала.



А с недавнего времени «Морской» обзавелся собственной страницей на Facebook. Присоединяйтесь к нам по ссылке:

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

Присылайте ваши фото, истории о работе в море, предлагайте темы публикаций, обещаем ответить всем.



8 ЛЕТ



86 выпусков «Морского»



2034 страницы



20 Рассказали о морских торговых портах мира

ОПУБЛИКОВАЛИ



40 интервью с моряками



200 ЭКСКЛЮЗИВОВ



РАБОТАТЬ ЗА «СПАСИБО»? СПАСИБО, НЕ НАДО

ПРАКТИЧЕСКИ КАЖДЫЙ ДЕНЬ В ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ ПОСТУПАЮТ ОБРАЩЕНИЯ МОРЯКОВ С ПРЕТЕНЗИЯМИ К КОМПАНИИ «MD SHIPPING CO. LTD», КОТОРАЯ СИСТЕМАТИЧЕСКИ НЕ ПОЛНОСТЬЮ ВЫПЛАЧИВАЕТ ИЛИ ВОВСЕ ОСТАВЛЯЕТ УКРАИНСКИХ МОРЯКОВ БЕЗ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ. ИЗ-ЗА ПОСТОЯННЫХ НАРУШЕНИЙ ТРУДОВЫХ ПРАВ МОРЯКОВ НАЗВАНИЕ КОМПАНИИ-СУДОВЛАДЕЛЬЦА ХОРОШО ЗНАКОМО КАЖДОМУ ITF ИНСПЕКТОРУ И КАЖДОЙ ЧЛЕНСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ITF ЧЕРНОМОРСКОГО РЕГИОНА. НЕСМОТРИ НА РЕГУЛЯРНО ПОЯВЛЯЮЩУЮСЯ В ПРЕССЕ И ИНТЕРНЕТЕ ИНФОРМАЦИЮ О ПРОБЛЕМАХ С КОМПАНИЕЙ «MD SHIPPING CO. LTD», УКРАИНСКИЕ МОРЯКИ ВСЕ ЖЕ ПРОДОЛЖАЮТ НАНИМАТЬСЯ НА ЕЕ СУДА, И ВСЕ ТАК ЖЕ ОСТАЮТСЯ БЕЗ ЧЕСТНО ЗАРАБОТАННЫХ ДЕНЕГ.



Не так давно на сцену вышли еще две компании — «Agate VCT Shipping LLC» и «Global Marine Consulting Ltd», которые возглавляет тот же руководитель, что и «MD Shipping Co. LTD». Суда, которыми оперируют эти компании, такие же старые и разбитые, как и у «MD Shipping Co. LTD», равно как и методы работы: шансы моряков добиться зарплаты и восстановить справедливость — такие же ничтожные. Большинство судов этих компаний, а их не много ни мало, более 35, ходят под флагами стран, внесенных в «черный» список Парижского меморандума — Танзании, Того, Палау, Белиза.

Напомним, что рейтинг флагов Парижского меморандума формируется на основе общего количества инспекций и задержаний судов по отчетам служб портового контроля государств флага за трёхлетний период. Эксплуатация судов под флагами из «черного» списка меморандума является действительно опасной, особенно для жизни и здоровья работающих на них людей. Что, собственно, и проверяют на себе моряки, устраиваясь работать на «металлолом», управляемый вышеуказанными компаниями.

Тем более, что средний возраст судов составляет 35 лет, и большинство из них относятся к типу «река-море». Часто суда такого типа, несмотря на конструктивные ограничения для плавания в открытом море, в любое время года выводятся судовладельцем за пределы границ разрешенного района плавания, в нарушение всех существующих правил безопасности.

Кроме того, по информации от пострадавших моряков, посредником в трудоустройстве в вышеуказанные компании выступил крьюинг «Азимут», о котором мы неоднократно писали на страницах журнала и на официальных Интернет-ресурсах Профсоюза. О сомнительных перспективах сотрудничества с этим крьюингом упоминали и другие средства массовой информации. Тем не менее, количество желающих рискнуть и поработать за «спасибо» не уменьшается и состоит, по большей мере, из моряков в возрасте или же наоборот, кадетов или совсем молодых моряков, которым необходимо наработать опыт.

Исходя из вышесказанного, ПРМТУ

в очередной раз призывает моряков тщательно изучать всю доступную информацию о судне и судовладельце перед подписанием контракта и уходом в рейс! Если вам предложили работу на одном из судов из нашего

списка, пожалуйста, не принимайте предложение! Мы уверены, что украинские моряки достойны работать в лучших условиях и получать за свой труд соответствующее вознаграждение — заработную плату.

СУДА ВО ВЛАДЕНИИ ИЛИ УПРАВЛЕНИИ КОМПАНИЙ «MD SHIPPING CO. LTD», «AGATE SHIPPING» И «GLOBAL MARINE CONSULTING LTD». (ОБРАЩАЕМ ВНИМАНИЕ, ЧТО ЭТО НЕ ПОЛНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ СУДОВ).

СУДНО	ИМО НОМЕР	ФЛАГ
AGNES	8230388	Танзания
ALBANY	8721404	Панама
ALDWYCH	8624280	Того
ALNILAM	8230314	Того
AMUR-2507	8721337	Палау
AMUR-2520	8721466	Сент-Винсент и Гренадины
AMUR-2525	8721519	Того
ARVIN	8874316	Палау
BAKER	8721507	Того
BALTIMORE	8833881	Того
BARNET	8728828	Панама
BELLATRIX	8230405	Того
BYWARD	8721363	Стамбул
DAISY	8033120	Танзания
DORSET	8721533	Того
ERNA	8038259	Танзания
FRONT	7517351	Того
GEO STAR	7833107	Того
LAVR	9151096	Белиз
LINA	9128001	Белиз
MAJESTY	8711693	Сьерра-Леоне
MODUS	7942958	Танзания
MUSE	8101434	Палау
NAVIGATOR	8841735	Россия
OCTOPUS S	7636743	Танзания
RAINBOW	8230297	Палау
REINA	8136556	Палау
SAGITTA	8036093	Мальта
SEMYON MOROZOV	7529639	Палау
STEPANIDA	8422929	Камбоджа
STREAMLINE	8866711	Коморские острова
SVIR	8852033	Камбоджа
VERLAINE	8841694	Танзания
VESTIMAR	8725058	Танзания
VOLGO-BALT 122	8855633	Камбоджа
WELBECK	8721478	Камбоджа
WISMAR	7724057	Украина
YOKOHAMA	8223062	Того



ПЕРСПЕКТИВЫ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

ПЕРСПЕКТИВЫ ПЕРЕХОДА МОРСКОЙ ОТРАСЛИ НА НОВЫЕ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГИИ ДАВНО ОБСУЖДАЮТСЯ В МИРОВОМ СУДОХОДСТВЕ И СЕЙЧАС, КОГДА НА ОРБИТУ МАРСА БЫЛА ЗАПУЩЕНА УНИКАЛЬНАЯ РАКЕТА С ЭЛЕКТРОМОБИЛЕМ НА БОРТУ, ТАКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ КАЖУТСЯ НЕ ТАКИМИ УЖ И «КОСМИЧЕСКИМИ».

ПРЕДЛАГАЕМ ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ ПРОГНОЗ ДЛЯ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ В КОНТЕКСТЕ ПЕРЕХОДА НА НОВЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГИИ, ПОДГОТОВЛЕННЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫМ СЕРТИФИКАЦИОННЫМ И КЛАССИФИКАЦИОННЫМ ОБЩЕСТВОМ DNV GL, КЛЮЧЕВОЙ КОМПЕТЕНТНОСТЬЮ КОТОРОГО ЯВЛЯЕТСЯ ОЦЕНКА, КОНСАЛТИНГ И МЕНЕДЖМЕНТ РИСКА.

ДАННЫЙ ПРОГНОЗ НЕ ТОЛЬКО РАССКАЗЫВАЕТ О ПОСЛЕДСТВИЯХ ПОДОБНОГО ПЕРЕХОДА ДЛЯ СУДОХОДСТВА, НО И ПРЕДЛАГАЕТ АНАЛИЗ ТРАНСПОРТИРУЕМЫХ ГРУЗОВ, ПЕРЕМещаЮЩИХСЯ НА БОРТУ СУДОВ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ТИПОВ В РАМКАХ ОДНОГО ИЛИ МЕЖДУ РАЗЛИЧНЫМИ РЕГИОНАМИ НАШЕЙ ПЛАНЕТЫ.

МОРСКАЯ ТОРГОВЛЯ НА ПЕРСПЕКТИВУ ДО 2050 ГОДА

Данный прогноз морской торговли на будущие годы представлен в таблицах 4.1 и 4.2, а более общая картина на прогнозируемый период (2015 – 2050 г.г.) с разбивкой на типы грузов — в таблицах 4.4 и 4.5.

DNV GL прогнозирует рост морской торговли на 35 % до 2030 г. и последующий рост на 12%. Также ожидает-

ся увеличение морских перевозок по всем торговым сегментам, за исключением сырой нефти и нефтепродуктов, которые достигнут своего пика уже к 2030 году (таблица 4.1). Наибольшее увеличение спроса на транспортировку ожидается для газа и контейнерных грузов, каждый из которых вырастет на 135-150%. Для насыпных грузов увеличение перевозимых объемов предпола-

гает устойчивый рост до 2050 г., когда уровень перевозок будет почти на 40% выше, чем в настоящее время.

Рост годовой транспортировки товаров в тонно-милях с 2015 по 2030 г. составит 38%, что немного превышает 35% прогнозируемого роста в тоннах. Аналогичным образом рост тонно-миль с 2030 по 2050 г. составит 14%.



ТАБЛИЦА 4.1 МИРОВОЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ТОННАЖ

Тип груза	Торговля (млн. тонн в год)			
	2015	2030	2040	2050
Сырая нефть	1870	2250	1990	1540
Нефтепродукты	1020	1330	1220	1030
Натуральный газ	330	640	700	770
Насыпные грузы	4820	6080	6330	6640
Контейнер	1660	2660	3390	4040
Другие грузы	1120	1650	1940	2260
Всего	10830	14600	15570	16290



ТАБЛИЦА 4.2 МИРОВАЯ МОРСКАЯ ТОРГОВЛЯ В ТОННО-МИЛЯХ

Тип груза	Торговля (млн. тонн в год)			
	2015	2030	2040	2050
Сырая нефть	8990	11240	9880	7500
Нефтепродукты	2910	3910	3560	3000
Натуральный газ	1420	2900	3210	3570
Насыпные грузы	26620	34690	37130	39100
Контейнер	8290	13290	16910	20100
Другие грузы	5090	7600	8950	10370
Всего	53330	73620	79650	83650



ТАБЛИЦА 4.4 МИРОВАЯ МОРСКАЯ ТОРГОВЛЯ: ТОННАЖ

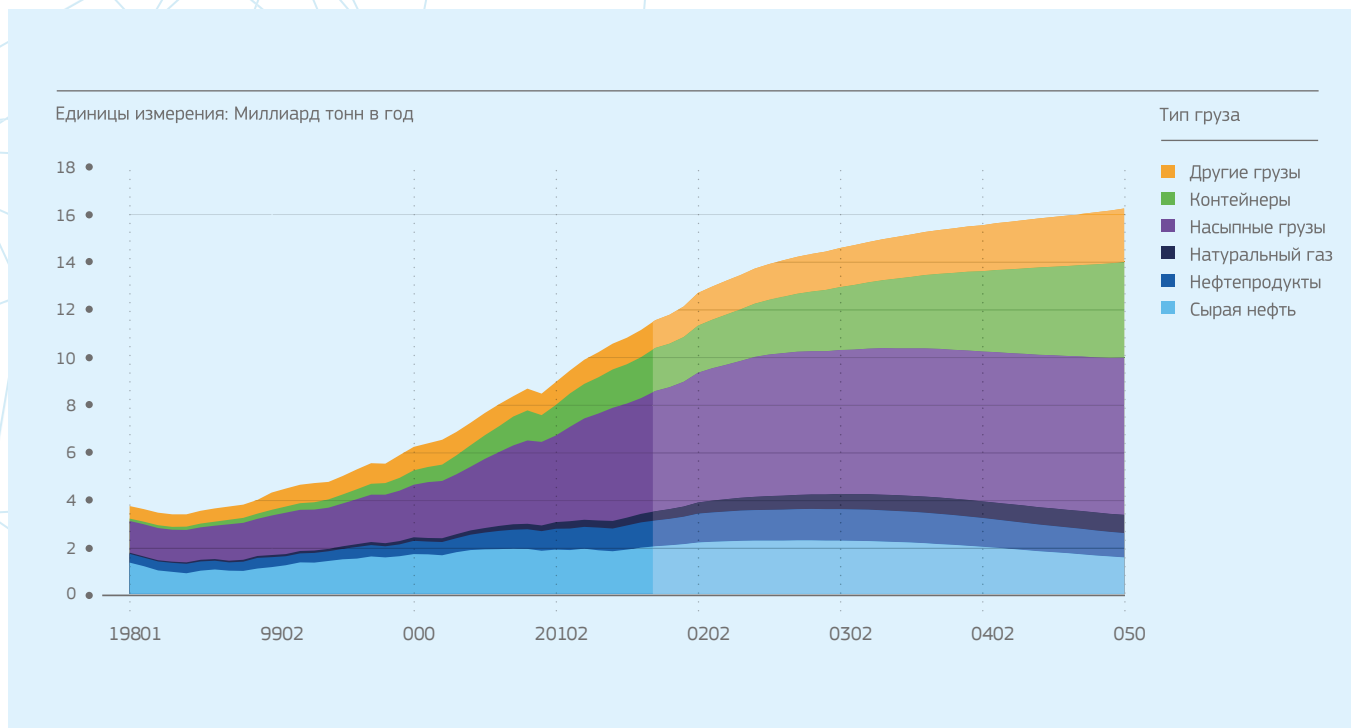
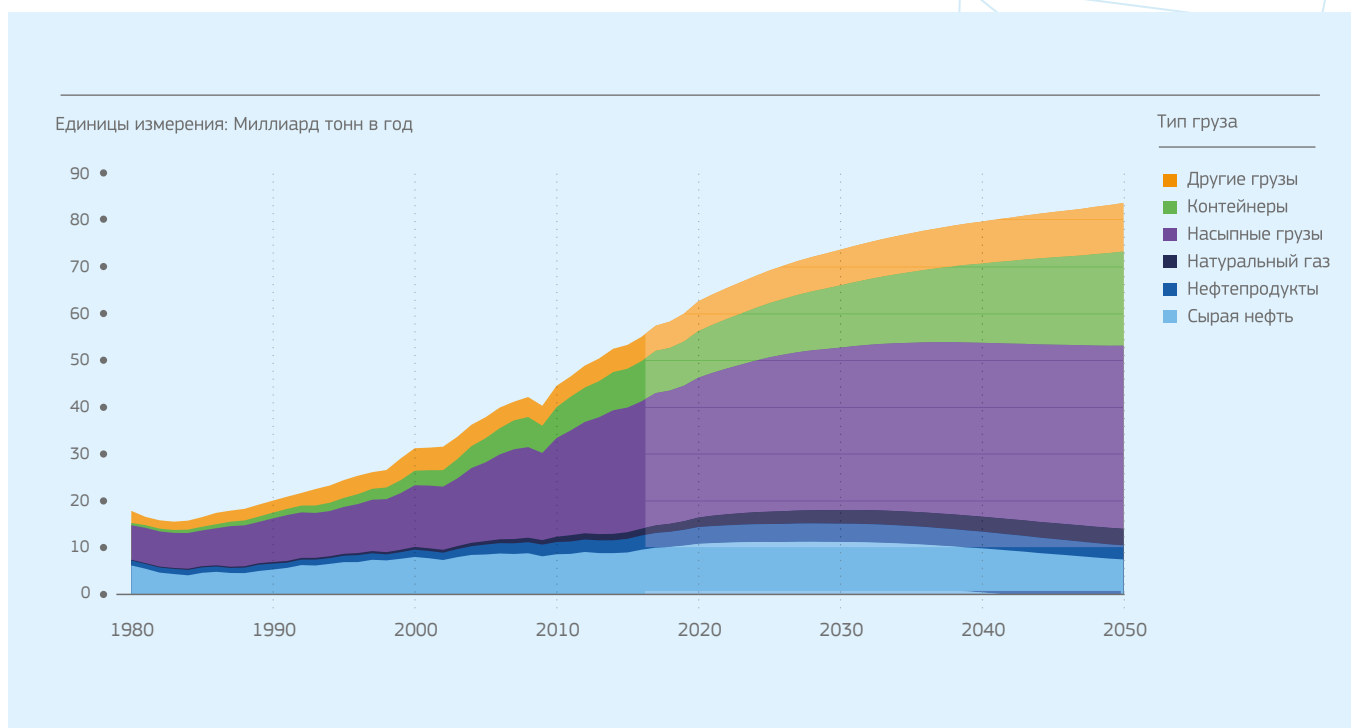


ТАБЛИЦА 4.5 МИРОВАЯ МОРСКАЯ ТОРГОВЛЯ: ТОННО-МИЛИ



НАСЫПНЫЕ ГРУЗЫ

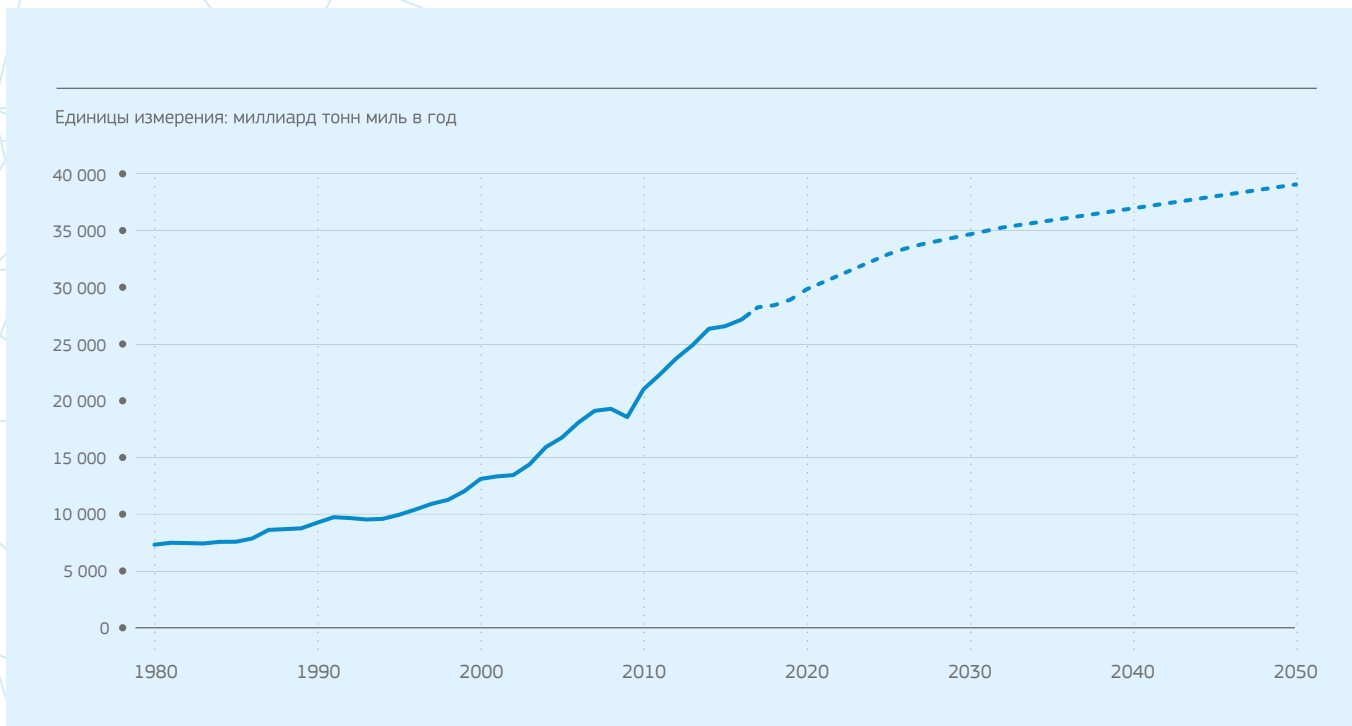
В силу того, что DNV GL разграничивает энергоносители и все другие грузы, перевозимые насыпные грузы здесь анализируются как уголь и не уголь. К разряду «не уголь» относятся зерно, железная руда и другие грузы, перевозимые навалом (таблица 4.6). Объем этих грузов значительно превышает торговлю углем, которая будет расти на 2,4% в год до и на 1,0% в год после 2030 г. Прогнозируется, что рост объемов перевозки железной руды и мелкокомасштабных насыпных грузов замедлится, особенно после 2030 г., вследствие сокращения роста добычи базовых мировых природных ресурсов, что само по себе обусловлено слабым ростом ВВП. Торговля зерном также будет расти медленнее, чем в последнее время, но рост будет устойчивым, что отражает увеличение ВВП в развивающихся регионах.

В мировой морской торговле углем в настоящее время преобладает импорт каменного угля в Китай, Индию, Японию и Корею из Австралии и Индонезии. Согласно данному прогнозу, нынешний массовый импорт угля Китаем сократится на фоне уменьшения его использования в энергетике и промышленности, что позволит удовлетворить спрос за счет собственной добычи. Индийский субконтинент, напротив, ждет устойчивый рост потребления угля, но его добыча в Индии также будет увеличиваться, что позволит перейти на самообеспечение к 2050 г. Декарбонизация производства электроэнергии в Японии и Корее не наберет достаточного темпа до 2030 года, чтобы снизить импорт, который является их единственным источником угля. Это сделает внутрирегиональную торговлю в рамках Тихоокеанского региона ОЭСР (Организации экономического

сотрудничества и развития) крупнейшим угольным торговым маршрутом в мире в 2030 г.

После 2030 г., в связи с ускоренным ширококомасштабным переходом от угля к альтернативным источникам энергии, торговля углем значительно сократится. В 2050 году основными импортерами будут Ближний Восток и Северная Африка, которые почти полностью зависят от импорта угля, и некоторые страны Юго-Восточной Азии, такие как Филиппины и Таиланд, которые не располагают собственными угольными ресурсами. Ближний Восток и Северная Африка будут удовлетворять спрос на уголь благодаря поставкам из Латинской Америки, Северо-Восточной Евразии, Юго-Восточной Азии и Африки к югу от Сахары. Индонезия останется крупнейшим национальным экспортером угля.

ТАБЛИЦА 4.5 МИРОВАЯ МОРСКАЯ ТОРГОВЛЯ: ТОННО-МИЛИ



Продолжение отчета читайте на страницах следующего выпуска журнала «МОРСКОЙ»

«НАША ОСНОВНАЯ ЦЕЛЬ — ПОДГОТОВИТЬ НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ СОЗНАТЕЛЬНЫХ МОРЯКОВ»

ОЛЕГ ГРИГОРЮК, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРМТУ

“OUR MAIN GOAL IS TO PREPARE A NEW GENERATION OF CONSCIENTIOUS SEAMEN”

OLEG GRYGORIUK, MTWTU FIRST VICE CHAIRMAN

«К будущим морякам наш Профсоюз имеет особый подход. Основная цель — подготовить новое поколение сознательных моряков, которые знают международные конвенции, знают свои права и обязанности, умеют аргументированно отстаивать свои позиции и, в первую очередь, тех, которые осознают важность роли Профсоюза в жизни моряка», — уверен Олег Григорюк, Первый заместитель председателя ПРМТУ.

“Speaking about future seafarers, our main goal here is to prepare a new generation of conscientious seamen who are aware of international conventions, who know their rights and duties and are able to come out to defend their voice, who realize the importance of the Union in their lives”, said Oleg Grygoriuk, MTWTU First Vice Chairman.



Ежегодно порядка 7 000 молодых ребят поступают в морские учебные заведения Украины. В большинстве из этих учебных заведений функционируют первичные профсоюзные организации Профсоюза работников морского транспорта Украины. К этим заведениям относятся Национальный университет «Одесская морская академия» (НУ «ОМА») и его Дунайский факультет, Одесский национальный морской университет, Херсонская государственная морская академия, Одесский мореходный колледж технического флота НУ «ОМА» и другие.

Профсоюз работников морского транспорта Украины проходит вместе с курсантами путь от приемной комиссии до торжественного выпуска, оказывает всевозможную помощь и содействие молодым морякам, начиная от базовой информации об их правах, заканчивая помощью в развитии учебно-тренажерной базы учебных заведений (читайте подробнее об инвестиционном проекте с участием ПРМТУ на сумму более 2 млн. USD в ж. «Морской» № 69, май 2016) и привлечением иностранных судовладельцев к работе с украинскими кадетами. Так, на постоянной основе сотрудники ПРМТУ, вместе с единственным в Украине инспектором ИТФ, проводят с курсантами морских учебных заведений открытые уроки и классные часы, где делятся с ребятами полезной информацией, которая, к сожалению, не включена в учебный план.

Это, прежде всего, знакомство с Профсоюзом работников морского транспорта Украины и Меж-

Yearly about 7,000 young boys and girls enter the maritime educational institutions of Ukraine. In most of these institutions there operate the MTWTU local trade union organizations: the National University “Odessa Maritime Academy”, the Danube Institute of the NU “OMA”, the Odessa National Maritime University, the Kherson State Maritime Academy, the Odessa Maritime College of Technical Fleet of the NU “OMA” and so on.

The Union accompanies a cadet throughout the whole education process, starting from the Admission Board and to the solemn graduation. The Union supports maritime youth in every way possible: raises their awareness of labor rights, encourages foreign shipowners to employ Ukrainian cadets, supports the development of education and training capacities of the training facilities (read Maritime Magazine № 69, May 2016, for more information on the USD 2 million investment project). Thus, on an ongoing basis, the MTWTU staff together with the only ITF Inspector in Ukraine conduct lectures for maritime cadets, in order to provide them with labor



*Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк отвечает на волнующие курсантов НУ «ОМА» вопросы
MTWTU First Vice Chairman Oleg Grygoriuk answers questions of the NU "OMA" cadets*

дународной федерацией транспортников, разбор Конвенции Международной организации труда о труде в морском судоходстве 2006 года, которая определяет минимальные нормы труда и быта моряков, практические рекомендации перед подписанием контракта, предоставление полезных ссылок и ресурсов, которые помогут курсантам расширять свой кругозор, и многое другое.

«Начиная работу с курсантами 1-2 курсов, мы приходим к тому, что перед уходом на производственную практику ребята уже четко понимают, что моряк должен быть членом Профсоюза, что зарплата должна платиться вовремя, что надо тщательно изучить Конвенцию MLC, 2006 и что, если права моряков нарушаются, им необходимо обращаться за помощью к специалистам, которые способны помочь, т.е. в Профсоюз работников морского транспорта Украины», — отмечает Олег Григорюк.

Конечно, работа с будущими моряками — это работа на перспективу, однако результаты этой работы видны уже сейчас. Мы стали чаще получать запросы от молодых ребят с просьбой проконсультировать по поводу контракта, по поводу той или иной компании. Напомним, что такие консультации специалисты Профсоюза проводят абсолютно бесплатно. Наша задача в этом направлении — воспитать поколение ответственных и сознательных моряков, курсантов «на голову выше», курсантов, достойных носить гордое звание украинского моряка.

rights-based education, beyond the content of school curricula.

These lectures include acquaintance with the ITF and MTWTU, analysis of the ILO MLC, 2006 minimum requirements, commentary and advice on employment contract and collective agreement, provision of useful links and resources that will help cadets to expand their horizons, and etc.

“We start educating cadets of the 1-2 year and by the time their shipboard training starts, the guys already know the key labor issues. They know how important it is to be the Union member to stay on the safe side; they know that they have to be paid on time, that the MLC Convention is their protection tool, and they know that if their rights are violated, they can always seek assistance from the Union experts”, Oleg Grygoriuk pointed out.

Of course, working with future seafarers is a reserve for the future, but the results of this work can be already seen. More and more young seafarers seek Union advice on employment contract or ask to comment on a potential employer. Recall that any Union consultations are provided free of charge.



Специалисты Профсоюза дают практические рекомендации курсантам 3 курса специальности судоходство МКТФ НУ «ОМА» перед уходом на производственную практику

MTWTU experts give practical advice on shipboard training to future navigators of the MCTF NU "OMA"



ХОРОШО РАБОТАЕТ ТОТ, КТО ХОРОШО ОТДЫХАЕТ

ЖИЗНЬ МОРЯКОВ НА БОРТУ СУДНА ЭТО НЕ ТОЛЬКО БЕСКОНЕЧНАЯ РАБОТА, ВЫПОЛНЕНИЕ СВОИХ ОБЯЗАННОСТЕЙ. КОНВЕНЦИЯ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (MLC, 2006) ВЫСТУПАЕТ ЗА ТО, ЧТО ДОСТОЙНЫЙ ОТДЫХ НА СУДНЕ — ВАЖНОЕ УСЛОВИЕ ДЛЯ КАЧЕСТВЕННОЙ РАБОТЫ. ИМЕННО ОН ПОМОГАЕТ СНЯТЬ СТРЕСС, ВЫЗВАННЫЙ ТЯЖЕЛЫМИ УСЛОВИЯМИ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, ДОЛГОЙ РАЗЛУКОЙ С РОДНЫМИ. КАК ЖЕ МОРЯКИ ПРОВОДЯТ СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ НА БОРТУ СУДНА, ОСТАЮТСЯ ЛИ У МОРЯКОВ СИЛЫ НА АКТИВНЫЙ ОТДЫХ?



ГАДЖЕТЫ КАК СПАСЕНИЕ

Предыдущие поколения проводили свободное время, как правило, в каютах за чтением художественных и обучающих книг, за игрой в кости, игрой на музыкальных инструментах, резьбой по дереву, рисованием, практикой в завязывании узлов.

Технический прогресс продолжает активно развиваться, меняя привычную жизнь. Конечно же, это касается и судоходства. Сегодня моряки на борту судна все больше проводят свободное время в интернете. Благодаря появлению всевозможных гаджетов и электронных устройств, обеспечивающих коммуникацию, вопрос отдыха и досуга на судне во время вахты стал менее острым. Каждый современный моряк берет с собой в рейс не только мобильный телефон, но и планшет, ноутбук, куда закачивает фильмы, виртуальные игры. А самое главное, там, где есть подключение к интернету, моряк может связаться с близкими и услышать родные голоса.



СПОРТ И ФИТНЕС В БОРЬБЕ С ДЕПРЕССИЕЙ

Самое эффективное времяпрепровождение — хорошая тренировка. Как известно, занятия спортом полезны не только для снятия стресса. Они помогают с новыми силами вернуться к выполнению обязанностей.

Согласно MLC, 2006, наличие спортивного оборудования на борту судна — обязательно. Конечно, не все судовладельцы готовы раскошелиться на спортивный инвентарь, не говоря уже о специально выделенной спорткаюте. Но морская смекалка способна превратить подручные материалы хотя бы в пару гантелей либо штангу.

А если очень повезло и на судне есть бассейн, в нем можно отлично провести свободное от работы время.



И, конечно же, в числе любимых занятий — игра в баскетбол. Даже те, кто раньше не был знаком с этой популярной игрой, после рейса становятся ее поклонниками. Популярны среди моряков и другие виды спорта, например, футбол, настольный теннис, дартс. А кто-то даже любит потанцевать в свободное время.



ЭКЗОТИКА СО ДНА МОРСКОГО

Среди моряков часто встречаются заядлые рыбаки. На многих судах есть удочки, сети, которыми можно воспользоваться в свободное время и организовать рыбалку.

Рыбалка в море — это особенный азарт, ведь здесь можно поймать необычную добычу: от кальмара до акулы.



РЕДКИЕ ПРАЗДНИКИ

На некоторых судах капитаны не против организации небольших праздников, приуроченных к определенным датам и событиям: Новый год, пересечение экватора, дни рождения моряков.

Иногда капитаны практикуют барбекю. Как говорят моряки, это всегда маленький праздник, позволяющий на время отвлечься от тоски по дому и бескрайней глади океана.



ВЫХОД В ГОРОД

Все моряки согласятся, что еще один праздник для команды — это выход в город. Находясь подолгу в море, моряки с нетерпением ждут возможности сойти на берег. Особенно интересно, если судно заходит в какой-либо экзотический порт. Здесь можно и культурно отдохнуть, и открыть для себя неведомый ранее мир.



ЗАПЕЧАТЛЕТЬ УДИВИТЕЛЬНОЕ

Моряки за время рейса видят необычные природные явления, завораживающие закаты и рассветы в море, открывают для себя невероятные страны и культуры других народов. Чтобы поделиться впечатлениями с родными, друзьями и всеми любителями прекрасного, моряки очень часто увлекаются фотографией. У некоторых это даже перерастает в нечто большее, чем просто увлечение.



А КАК ПРОВОДИТЕ ДОСУГ ВЫ?

Рассказами и фотографиями своего досуга с нами поделились моряки-члены ПРМТУ. Расскажите и вы о своих увлечениях в свободное от работы время в рейсе.

Станьте героями следующих выпусков, присылайте ваши истории на электронную почту:

morskoy@mtwtu.org.ua

ХОББИ — РАДИ ГАРМОНИИ В ДУШЕ



Профсоюз работников морского транспорта Украины объединяет десятки тысяч моряков. У каждого своя судьба и своя история. Мы решили узнать, чем же увлекаются наши моряки в свободное от работы время, рассказать об их хобби. Как выяснили канадские ученые, именно хобби является эффективным средством профилактики от депрессий, а также способствует долголетию.

Героем этого выпуска стал Константин Настасюк, электромеханик компании «Danica».

Как оказалось, Константин очень увлеченный и творческий человек с «золотыми руками». Основным хобби можно назвать выпиливание изделий из фанеры. Это — предметы декора для украшения дома, детские метрики, пазлы, игрушки, busy board (развивающие доски для детей), подставки для мобильных телефонов и планшетов. «Из фанеры можно выпилить почти все, что можно нафантазировать. Для начала в специальной программе на компьютере я рисую чертеж, который и становится основой будущего изделия из фанеры. На все про все уходит около двух дней», — рассказывает Константин.

Специальной мастерской у Константина нет, но он о ней мечтает. Пока работает прямо в квартире, в отдельной оборудованной комнате. Такое хобби у Константина на бере-

гу, во время отпуска между рейсами. А как быть с любимым увлечением во время рейса? Станок для выпиливания в море с собой не возьмешь. Выход один — на время рейса найти себе новое хобби. Что Константин и сделал. Выбор пал на плетение. «Когда-то давно я занимался плетением рыболовных сетей. И тут у меня появилась идея плести сумки-авоськи. Эта очень практичная вещь занимает мало места, ее можно свернуть и положить, к примеру, в карман. В Европе, кстати, они сейчас мегапопулярны. Один-два вечера и авоська готова», — поделился моряк.

Еще Константин плетет браслеты, основным материалом для которых служат парашютные стропы, которые выдерживают на разрыв 250 килограмм. «Очень полезная вещь, — говорит Константин. — На один браслет уходит 6-8 метров такой нити. На случай чего в походе, в лесу браслет можно расплести и

воспользоваться прочными нитями. Не зря такие называют «браслетом выживания».

Константин уверен, что каждому человеку хобби просто необходимо. Особенно оно спасает в свободное от работы время в рейсе, помогает отгонять грустные мысли о разлуке с родными.

А чем увлекаетесь вы? Расскажите нам о своем хобби, и мы с радостью опубликуем вашу историю на страницах нашего журнала.
morskoy@mtwtu.org.ua
<https://www.facebook.com/MTWTU/>



Волшебный мир театра

Когда вы последний раз были в театре? Для тех, кто был вчера, и для тех, кто не был ни разу, мы подготовили обзор спектаклей, на которые стоит сходить во время отпуска в Одессе.

Балет «Великий Гэтсби» (The Great Gatsby Ballet), Одесский Национальный Академический театр оперы и балета

Балет-сенсация, покоривший мир, возвращается в Украину после успешного европейского турне. Организаторы готовят новые яркие костюмы и сильнейший состав танцовщиков.

Аншлаги на главных европейских площадках доказали, что балет «Великий Гэтсби» — один из самых успешных и амбициозных балетных проектов в Украине, не имеющий аналогов в мире.

С момента создания The Great Gatsby Ballet был представлен в более 30-ти городах Европы.

2. Оперетта «Белая акация», Одесский академический театр музыкальной комедии им. М. Водяного

В год своего 70-летия Одесская Музкомедия вернула в свой репертуар легендарную оперетту, поставленную на сцене в 1956 году и ставшую визитной карточкой театра. «Белая акация» для Одесской Музкомедии — как «Чайка» для МХАТа.

В произведении есть все: и любовная интрига, и соперничество, но главный элемент сюжета — любовь к Одессе, романтику которой всегда олицетворяли море и моряки. В 50-е годы прошлого века главными морскими героями были китобои, поэтому именно они стали главными героями оперетты.

3. Спектакль «Украинский декамерон», Одесский академический украинский музыкально-драматический театр им. В. Василько

Как известно, знаменитый «Декамерон» Боккаччо описывает события, произошедшие во время чумы: когда молодые люди,



Балет «Великий Гэтсби»



Балет «Великий Гэтсби»



Оперетта «Белая акация»

решив спрятаться от чумы, закрылись в доме и на протяжении десяти лет рассказывают друг другу всевозможные истории о любовных приключениях. В оригинальной пьесе КЛИМа, написанной специально для театра им. В. Василько, от боккачевского «Декамерона» осталась только идея. В основе спектакля – жизнь Украины в ее первозданности.

Вас ждет живая музыка, аутентичное пение и уникальное сценическое пространство: зритель сидит на сцене, лицом к зрительному залу, а перед ним разворачивается широкая панорама. Согласитесь, необычно.

4. Спектакль «Шикарная свадьба», Одесский областной академический русский грамматический театр

Как обещают в русском театре, увидите искрометную комедию можно будет только в Одессе и только 1 апреля. Герой просыпается в день своей собственной свадьбы в постели с прекрасной незнакомкой. Сюжет развивается со скоростью света, не отпуская ни на минуту и заставляя смеяться до слез. Авторы уверены, что если мальчишник прошел на полную катушку, это совсем не значит, что на следующий день будет свадьба. В модной пьесе Робина Хоудона зрителей ждут невероятные ситуации и непревзойденная интрига сюжета.

5. Музыкальный спектакль-гежавлю «Бычки в томате», Еврейский Культурный Центр «Veit Grand»

Спектакль открывает удивительный и ни с чем не сравнимый мир одесских дворики. Мастерски воспроизведенный на сцене антураж одесского двора с сохнувшим бельем, столиком для гомино и вечерних чаепитий, типичные жители старой Одессы во главе с Розой-Молдавкой переносят зрителей в далекие 20-е годы прошлого века. Отсюда, по замыслу авторов спектакля, началась эпоха одесских дворовых песен. Актеры театра разыграют под каждую песню мини-спектакль со сценками из жизни одесского двора, колоритными местечковыми диалогами, непогрязимой эмоциональностью, юмором, танцами, потасовками и гружескими посиделками.

Как вы знаете, еще в прошлом году Профсоюз работников морского транспорта Украины разнообразил мероприятия для моряков-членов ПРМТУ и их семей театральными представлениями. И мы продолжаем приглашать вас на одесские спектакли. На этот раз предлагаем вам оценить один из самых одесских спектаклей «Бычки в томате». Приглашения можно получить в офисе Профсоюза.



Спектакль «Украинский декамерон»



Спектакль «Шикарная свадьба»



Музыкальный спектакль-гежавлю «Бычки в томате»



Музыкальный спектакль-гежавлю «Бычки в томате»



ОДИН НА ОДИН С АРТЕМОМ ПАНЧЕНКО

TÊTE-À-TÊTE WITH ARTYOM PANCHENKO

**ПРМТУ СЕГОДНЯ — ЭТО ЕДИНСТВЕННАЯ
ОРГАНИЗАЦИЯ, КОТОРАЯ РАБОТАЕТ НА
СОЗИДАНИЕ, А НЕ НА РАЗРУШЕНИЕ**

THE MTWTU TODAY IS THE ONLY ORGANIZATION THAT
WORKS TO CREATE, NOT TO DESTROY

Первые мысли о будущей профессии приходят ко многим еще в детстве. В юном возрасте она представляется идеалом, пределом мечтаний и кажется, что лучше варианта и не найти.

Но только немногие остаются верными своей мечте. Судьба Артема Панченко сложилась иначе. Он не изменил детской мечте о море, успешно окончил Национальный университет «Одесская морская академия» по специальности «Судовождение» и сегодня работает третьим помощником капитана в компании V.Ships.

Being a child you often start thinking of your future profession, which seems like some perfect, dream job, the best option of all. Though only a few remain committed to their childhood dream and Artyom Panchenko is one of these. He successfully graduated from the Navigation Department of the National University "Odessa Maritime Academy and today works as the Third Officer for the V.Ships Company.

О ПРОФЕССИИ

PROFESSION

Артем, с годами Вы не разочаровались в выборе профессии?

Я не только не разочаровался, но и убедился в его правильности. Конечно, в плане семейной жизни есть свои негативные стороны — разлука с близкими, оторванность от дома. Но есть огромный «плюс»: в наше непростое время я могу достойно обеспечить свою семью, позаботиться о нашем будущем. Главное — правильно расставлять приоритеты и разумно приумножать то, что удастся заработать для семьи.

Is there any disillusionment with your career choice?

There is no disillusionment at all; in fact, I feel right about it. Of course, there are some negative aspects in terms of family life, like separation and isolation from home. But there is a certain significant benefit: in this challenging time I am able to properly provide for my family and take care of our future. The main thing is to correctly prioritize and reasonably multiply what you manage to earn for your family.

РАБОТА В МОРЕ

WORK AT SEA

Вы помните Ваши впечатления первого рейса?

Признаюсь, это был тяжелый рейс. Я ушел матросом 2 класса на небольшом скотовозе 1968 года постройки, на котором матросы занимались не толь-

Do you remember your impressions of the first voyage?

I admit, it was a heavy voyage. I went to the sea as Able Seaman on board a small livestock carrier built in 1968, where sailors

ко морским делом, но еще присматривали за скотом. Я уже тогда понимал, что не хочу всю жизнь проработать матросом, я видел себя в будущем офицером, штурманом. При любом удобном случае поднимался на мостик, интересовался всем. Это, кстати, очень не нравилось боцману, который морально настраивал меня на то, что я тороплю события, что мне еще далеко до штурмана. Поэтому всем морякам я советую никогда не останавливаться на своем пути, идти к цели и не обращать внимания на людей, которые в вас не верят. Скажу одно: сегодня я уже штурман, а он так и остался боцманом.

ЕСЛИ ЧЕЛОВЕК МОРАЛЬНО НЕ ГОТОВ К РЕЙСУ, ЭТО — КАК «МИНА ЗАМЕДЛЕННОГО ДЕЙСТВИЯ» — РАНО ИЛИ ПОЗДНО СРАБОТАЕТ

IF A PERSON IS NOT MENTALLY READY FOR A VOYAGE, IT'S LIKE A TIME BOMB, WHICH SOONER OR LATER WILL INEVITABLY EXPLODE

С какими мыслями Вы уходите в рейс?

Что касается профессионального настроя, я всегда изучаю расписание судна, смотрю, какие предстоят переходы, и много других нюансов, к которым я должен буду быть готов во время рейса. Но все это ни в коем случае не обсуждаю с семьей, стараюсь уйти в позитивном настроении, потому что знаю, что им нелегко в разлуке.

Что самое сложное в профессии моряка?

Я думаю, это — психологическое состояние. Если человек морально не готов к рейсу, это как «мина замедленного действия», которая рано или поздно сработает. Ведь на борту судна моряки оказываются в разных ситуациях, случаются и конфликты с различными последствиями, поэтому нужно четко понимать, где надо «погасить», а не разжигать костер».

were engaged not only in maritime operations, but also looked after the cattle. I knew then that I do not want to work as a sailor through whole my life, I saw myself as an officer, navigator, in the future. I ran to the bridge at any opportunity, I was interested in everything. Incidentally, our Bosun didn't like my passion at all, saying that I was rushing things, that I was yet far away from navigating. Therefore, I advise all seafarers never stop on your way, move towards the goal and pay no attention to people who don't believe in you. All I can say is I am a navigator already, while he is still a Bosun.

What thoughts are on your mind when you start a new voyage?

As for the professional attitude, I always study the vessel's schedule, routes and a lot of other nuances that I will have to be ready for during the voyage. But I never discuss any of these issues with my family; I try to leave home on a positive note, as I know how hard it is for them to be apart.

What is in your opinion the hardest part of a seafarer's job?

I think a mental state is. If a person is not mentally ready for a voyage, it's like a time bomb, which sooner or later will inevitably explode. After all, various situations occur on board a ship, various conflicts with different implications take place, so you need to clearly understand when you should extinguish a fire, but not to kindle it."

ТАЛИСМАНЫ И СУЕВЕРИЯ

Талисман на удачу — что Вы обязательно берете с собой в рейс?

Со мной в рейсе всегда фотография моей супруги, она мой талисман на удачу.

Вы доверяете морским суевериям?

Нет, я религиозный человек, поэтому со мной всегда нательный крестик, молитвослов и икона.

LUCKY CHARMS AND SUPERSTITION

What is your Lucky Charm that is always with you wherever you voyage?

I always take a picture of my wife with me – it is my Lucky Charm.

Do you believe in any of sailors' superstitions?

Personally, I do not believe in superstitions. I am a religious person; I always wear a cross and have my prayer book and icon with me.

МОРЯК И ПРОФСОЮЗ

Артем, чувствуете ли Вы защиту со стороны ПРМТУ?

Да, безусловно. Как показал опыт общения с различными людьми и организациями, ПРМТУ сегодня — это единственная организация, которая работает на созидание, а не на разрушение. Это удивительная для нашего времени редкость, когда создается возможность общения, объединения людей определенной сферы деятельности и развития мощного монолитного движения.

SEAFARER AND TRADE UNION

Artyom, do you personally feel protected by the MTWTU?

Yes, certainly. As evidenced by communication with various people and organizations, the MTWTU today is the only organization that works to create, not to destroy. It is an amazing rarity for our time when people of a certain field of activity unite, developing a powerful, solid movement.



Автор фото:
Павел Хаустов,
член ПРМТУ

УВЛЕКАЕШЬСЯ ФОТО?

ПРИСЫЛАЙ СВОИ ФОТОГРАФИИ ИЗ РЕЙСОВ:

о работе в море,
о буднях моряков на судне,
о том, что тебя удивляет и восхищает.

**МЫ ОБЯЗАТЕЛЬНО ИХ ОПУБЛИКУЕМ, ЧТОБЫ КАК
МОЖНО БОЛЬШЕ ЛЮДЕЙ УЗНАЛИ О НЕЛЕГКОМ, НО
ТАКОМ ВАЖНОМ И ИНТЕРЕСНОМ ТРУДЕ МОРЯКА.**

ЭТО МОЖНО СДЕЛАТЬ ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЕ:

 morskoy@mtwtu.org.ua

**ТАКЖЕ МОЖНО ПОДЕЛИТЬСЯ СВОИМИ
ФОТОГРАФИЯМИ, НАПИСАВ НАМ:**

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

 Instagram https://www.instagram.com/mtwtu_itf_ukraine/

ВНИМАНИЮ ОФИЦЕРОВ,

**работавших когда-либо на судах
под флагом Сингапура, которые были
покрыты коллективным договором
Профсоюза морских офицеров
Сингапура (SMOU)**



Фонд обеспечения моряков Профсоюза морских офицеров Сингапура (SPF SMOU), основанный в 2001 году для улучшения благосостояния моряков-членов Профсоюза (офицеров), работающих на борту судов, покрытых коллективными договорами SMOU, прекращает свою работу. Украинским офицерам, которые работали на судах под флагом Сингапура в период с 2001 по 2012 гг., полагается возврат денежных средств из Фонда.

За дополнительной информацией, перечнем документов к предъявлению, а также помощью в их заполнении обращайтесь в Профсоюз работников морского транспорта Украины.

Профессиональный союз работников морского транспорта Украины активно сотрудничает с профсоюзами моряков Сингапура – Singapore Organisation of Seamen (SOS) и The Singapore Maritime officers' Union (SMOU) – в рамках билатеральных отношений, предусмотренных Мексиканской политикой Международной федерации транспортников (ITF).

Призываем всех украинских моряков, работающих на судах под флагом Сингапура, по всем вопросам обращаться в ПРМТУ, где мы проверим членство в Профсоюзе и окажем содействие в решении Ваших вопросов.



**г. Одесса, Гагаринское плато 5Б,
ЖК «Шестая Жемчужина»,
помещение 1.**



+38 0482 42 99 02



ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ



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

facebook [Зарегистрироваться](#)

Электронная почта или номер телефона Пароль [Увійти](#)
Забыли имя или адрес электронной почты?

PRMTU
@MTWTU

Главная
Информация
Фото
Отзывы
Мероприятия
Видео
Публикации
Сообщество

[Создать Страницу](#)

Фото

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

Сообщество Все
Нравится 2 792 людям
Подписаны 3 095 человека

Информация Все
0462 429 601
mtwtu.org.ua
Общественная организация · Другое

ПРИСОЕДИНЯЙСЯ К НАМ НА FACEBOOK!