

the SEAFARER МОРЯКЪ

1912-2018



УКРАЇНСЬКА ПРОФСПІЛКОВА ТРАНСПОРТНА ГАЗЕТА
ЧЕРВЕНЬ №66-67



ЄВРОПЕЙСЬКО-АЗІАТСЬКИЙ МОРСЬКИЙ САМІТ: МІЖНАРОДНИЙ ПІДХІД ДО ПРОБЛЕМ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ

В Одесі вперше пройшов Європейсько-Азіатський морський саміт, організатором якого виступила Профспілка робітників морського транспорту України. В ньому взяли участь представники головного офісу ITF, морських профспілок Японії і Сінгапуру, компаній-посередників у працевлаштуванні українських моряків, морських навчальних закладів України, а також члени ПРМТУ - українські моряки.

стор. 2

EUROPE ASIA
MARITIME
SUMMIT 2018

СПІЛЬНИЙ ПРОЕКТ ПРМТУ І JSU: ПРОПОЗИЦІЯ, ВІД ЯКОЇ НЕ МОЖНА ВІДМОВИТИСЯ



ПРМТУ і JSU почали реалізацію першого і унікального в своєму роді спільного навчального проекту, в рамках якого українські моряки зможуть підвищити свій рівень володіння англійською мовою абсолютно безкоштовно.

стор. 4

ЕТС – 2018. ПАРТНЕРСТВО ЗАРАДИ ПРОГРЕСУ



VI Міжнародний форум з освіти, практичної підготовки та працевлаштування моряків (ЕТС – 2018) під гаслом «Партнерство заради прогресу» пройшов у виставковому комплексі Одеського МТП 10-11 травня 2018 року.

стор. 9

В ОДЕСІ ВІДБУВСЯ UKRAINIAN PORTS FORUM -2018



Представники ПРМТУ взяли участь в UKRAINIAN PORTS FORUM -2018, який пройшов в Одесі 31 травня 2018 року, в рамках 17-го Міжнародного тижня з торгівлі і транспорту.

стор. 5

ПРМТУ: ВСТУПАЙ, ПІДТРИМУЙ, БОРИСЬ!

ЄВРОПЕЙСЬКО-АЗІАТСЬКИЙ МОРСЬКИЙ САМІТ: МІЖНАРОДНИЙ ПІДХІД ДО ПРОБЛЕМ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ



9 травня 2018 року в Одесі відбулася значуща для морського життя подія: тут вперше пройшов Європейсько-Азіатський морський саміт, організатором якого виступила Профспілка робітників морського транспорту України. Участь у ньому взяли представники головного офісу ITF, морських профспілок Японії і Сінгапуру, Міністерства інфраструктури України, компаній-посередників у працевлаштуванні українських моряків, морських навчальних закладів України, а також члени ПРМТУ - українські моряки.

Основними темами обговорення на Саміті стали питання підготовки, працевлаштування та роботи українських моряків на борту іноземних суден, а також тих проблем, з якими сьогодні стикаються українські моряки.

«Об'єднуючи в своїх рядах понад 43 000 українських моряків, Профспілка робітників морського транспорту України вже більше 25 років докладає зусиль, щоб все більше і більше роботодавців могли оцінити переваги українських моряків, - зазначив, відкриваючи роботу Саміту, Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв. - З цією метою наша Профспілка тісно співпрацює на національному рівні з Міністерством інфраструктури, Міністерством соціальної політики, Міністерством закордонних справ України, Консульською службою МЗС країни та іншими урядовими організаціями. На міжнародному рівні ми відчуваємо велику підтримку з боку Міжнародної федерації транспортників (ITF) і її членських організацій - морських профспілок Японії, Сінгапуру, Норвегії, Німеччини, Канади, США, Бельгії та інших країн», -

розповів Михайло Кіреєв.

Одним з пріоритетних завдань ПРМТУ є підвищення конкурентоспроможності українських моряків на міжнародному морському ринку праці за рахунок вдосконалення професійних якостей моряків. «Як ви знаєте, в 2016 році Профспілка робітників морського транспорту України і Міжнародна рада морських роботодавців (IMEC) реалізувала грандіозний інвестиційний проект, в рамках якого було виділено 2,2 млн. доларів США на придбання навчальних тренажерів для НУ «Одеська морська академія» та Херсонська державна морська академія, - зазначив Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк. - А в даний час, - продовжив він, - ми презентували Програму з підвищення рівня знань англійської мови для моряків-членів ПРМТУ, реалізовану в рамках спільного проекту з Профспілкою моряків Японії (JSU)».

Як неодноразово підкреслювали організатори Саміту, головне завдання цього форуму - продемонструвати іноземним колегам потенціал, яким володіє Україна на міжнародній морській арені.

«ПРМТУ ставить перед собою мету популяризувати морську професію і високу кваліфікацію наших українських моряків. Ми прагнемо до того, щоб іноземні судновласники чітко розуміли, що наша Профспілка готова допомагати в підготовці таких кадрів», - підкреслив Олег Григорюк.

Іноземні гості особливо відзначили, що сьогодні Україна є одним зі світових лідерів на ринку праці моряків в міжнародному морському судноплаванні.

Високо оцінили також активну і значиму роботу ПРМТУ в питаннях захисту трудових і соціальних прав моряків, підвищення рівня їх професійної підготовки.

«Це мій перший візит в Україну, в Одесу, - розповіла генеральний секретар Профспілки морських офіцерів Сінгапуру Лью Мері. - Ми з радістю дізналися, наскільки велику роботу проводить ПРМТУ для українських моряків, та самі переконалися, що Профспілка вкладає в цю роботу серце».

Звичайно, не можна не визнати, що недостатній рівень володіння англійською мовою - одна з проблем при працевлаштуванні українських моряків на іноземні судна. Спільний проект ПРМТУ і JSU, який щойно стартував, якраз і спрямований на вирішення цього питання.

«Українські моряки користуються попитом на азіатському ринку праці, як хороші фахівці. Молоде покоління моряків готове подолати проблему англійської мови. До того ж, працюючи в змішаних екіпажах, вони змушені вчити мову», - підкреслила Лью Мері.

Сьогодні українські моряки взяли курс на Азію і мають намір розвивати співпрацю з азіатськими судновласниками, яких характеризують, як кращих роботодавців в морській сфері.

«Наш сегмент - Чорноморський судновласницький ринок - досить вузький, судна досить старі, а весь світовий морський бізнес зараз сфокусований на азіатських країнах і компаніях. Наприклад, японські компанії будують сучасні судна, наймають сучасні екіпажі і відповідають високим стандартам світового



судноплавства. І логічно, що кращі з кращих наших моряків хочуть працювати на кращих суднах. Наша Профспілка співпрацює з багатьма компаніями, які налічують 100-річну історію, і їх репутація практично бездоганна. Ми докладаємо всіх зусиль, щоб серед наших партнерів були саме такі компанії», - розповів Олег Григорюк.

На сьогоднішній день японський флот - це 3 000 суден, на яких працюють 50 000 моряків. Українців - близько 150 осіб. «Філіппінців і індійців зараз більше, їх наймають тому, що їх країни ближче. Потріб-

но підготувати українців належним чином, і у японських судновласників теж з'явиться зацікавленість в них», - зазначив президент Профспілки моряків Японії Моріта Ясумі.

За підсумками Саміту його учасники прийняли Резолюцію. У ній сторони підтримали активні зусилля ПРМТУ, спрямовані на якнайшвидшу ратифікацію Україною МLC, 2006, роботу ПРМТУ по ратифікації Україною Конвенції 2003 року про національні посвідчення особи моряків №185.

«Ми сподіваємося, що прийнята Резолюція, в тому чис-

лі, допоможе привернути увагу до інших ініціатив ПРМТУ і актуальним на сьогодні питанням. Наприклад, це питання криміналізації моряків, тому що, буває, вони потрапляють в неприємні ситуації не з власної вини, звинувачуються в перевезенні наркотиків, нелегальних іммігрантів, найчастіше, навіть не підозрюючи, що на суднах відбуваються такі проблеми. Ця Резолюція - стартова точка відліку для вирішення всіх цих проблем. Для нас це свого роду план дій, яким ми будемо слідувати, і який, я сподіваюся, дасть конкретні результати», - зазначив Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк.



ЗРОБЛЕНО ПЕРШИЙ КРОК ДО СПІВПРАЦІ З АЗІАТСЬКИМИ СУДНОВЛАСНИКАМИ



Як ми вже повідомляли, на початку травня, за ініціативи ПРМТУ, в Одесі пройшов перший Європейсько-Азійський морський саміт, на якому, у тому числі, обговорювалися перспективи співпраці з азійськими судновласниками. Одним з перших практичних кроків у цьому напрямку стала зустріч керівництва Профспілки робітників морського транспорту України з представниками крупної судноплавної компанії Unix Line Pte Ltd, яка відбулася 29 травня в офісі ПРМТУ.

Сінгапурська судноплавна компанія, що управляє танкерами-хімовозами - Unix Line - була створена у 1990 році в якості спільного підприємства для управління кількома танкерами, що перевозять рідкі хімікати в азійському регіоні. У квітні 1998 року Unix Line була реорганізована в дочірню компанію MOL Chemical Tankers (раніше відому, як Tokyo Marine), а основна задача компанії була переорієнтована на суднове управління. Крім того, Unix Line також надає агентські та супервайзерські послуги.

Сьогодні Unix Line Pte Ltd надає роботу морякам з Кореї, Філіппін, М'янми, Бангладеш і планує розглянути перспективи наймання українських моряків.

Голова ПРМТУ Михайло Кірсев розповів представникам судноплавної компанії про діяльність Профспілки робітників морського транспорту України, про проекти та програми для українських моряків.

Перший заступник голови ПРМТУ Олег Григорюк ознайомив їх з роботою, яку проводить профспілкова організація для навчання, підготовки та конкурентоспроможності українських моряків на морському ринку праці. «Сподіваємося, що всі зусилля, які докладає ПРМТУ в цих питаннях, дадуть результат, і найближчим часом українські моряки стануть працювати на суднах компанії Unix Line Pte Ltd», - зазначив Олег Григорюк.

Для того, щоб повною мірою презентувати Україну і українських моряків, ПРМТУ організувала ряд зустрічей з представниками навчальних закладів, кріюнгових компаній та візити до тренажерних центрів та ін.

Так, 30 травня делегація відвідала Херсонську державну морську академію і ознай-

омилася з навчально-тренажерною базою Академії і Херсонським морським спеціалізованим тренажерним центром при Академії. Генеральний директор компанії Абані Мохапарт розповів, що був захоплений рівнем надання освітніх послуг і можливостями, які дає освіта в Херсонській академії.

Представники сінгапурської компанії Unix Line Pte Ltd також відвідали Національний університет «Одеська морська академія». Генеральний і керуючий директори компанії зустрілися з ректором Академії Михайлом Міюсовим, а також оглянули навчальний заклад, включаючи нові навчальні лабораторії, придбані, в тому числі, в рамках спільного проекту ПРМТУ й ІМЕС, реалізованого у 2016 році.

Делегація була приємно здивована навчально-тренажерною базою і рівнем підготовки майбутніх моряків. В рамках візиту гості оглянули медично-санітарну частину НУ «ОМА» і спортивний комплекс Академії.

На закінчення свого візиту представники сінгапурської компанії Unix Line Pte Ltd в супроводі Першого заступника Голови ПРМТУ Олега Григорюка відвідали Одеський філіал Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків.

Представників компанії цікавили питання сертифікації та дипломування українських моряків, особливо для роботи на танкерах-хімовозах.

Представники ІПДМ детально ознайомили гостей з організацією роботи Інспекції - від процесу подачі моряками документів для проходження державної кваліфікаційної комісії до видачі документів, що підтверджують кваліфікацію моряків.

Іноземні колеги поспілкувалися з інструкторами ДКК. Особливо зацікавила комп'ютерна система тестування моряків, яка проходить тестові випробування в Одеській філії. Представники сінгапурських судновласників особисто спробували пройти тестування і високо оцінили запропоновану систему.

ПРМТУ висловлює подяку керівництву НУ «ОМА» та ХГМА, Одеській філії ІПДМ та особисто ректорам академії Михайлу Міюсову, Василю Чернявському і в.о. керівника Інспекції Сергію Кудлінському за допомогу і сприяння в організації візиту.

СПІЛЬНИЙ ПРОЕКТ ПРМТУ І JSU: ПРОПОЗИЦІЯ, ВІД ЯКОЇ НЕ МОЖНА ВІДМОВИТИСЯ



Сьогодні Профспілка робітників морського транспорту України (ПРМТУ) є єдиною в країні морською членською організацією Міжнародної федерації транспортників (ITF) і об'єднує 43 тисячі українських моряків.

Відповідно до політики ITF, ПРМТУ тісно співпрацює з профспілками - членськими організаціями ITF усього світу. Так, ПРМТУ і Профспілка моряків Японії (JSU) почали реалізацію першого і унікального в своєму роді спільного навчального проекту, в рамках якого українські моряки, які працюють на судах японських судновласників, зможуть підвищити свій рівень володіння англійською мовою абсолютно безкоштовно.

В урочистій обстановці офіційний старт проекту дали Президент Профспілки моряків Японії Моріта Ясумі і Голова Профспілки робітників морського транспорту України Михайло Кіреєв.

«Сьогодні гідний рівень англійської мови є одним з найважливіших критеріїв при найманні на роботу моряків, - зазначив Михайло Кіреєв. - Українські моряки на морському ринку праці давно відомі своїми професійними якостями. Однією з першочергових цілей нашої Профспілки є робота над тим, щоб тільки підвищувати рівень кваліфікації українських моряків».

Від імені всіх членів Профспілки Михайло Кіреєв висловив величезну подяку пану Ясумі Моріта за той величезний внесок, який був зроблений Профспілкою моряків Японії на благо українських моряків.

«Ми дуже раді бути присутніми на церемонії відкриття спільного проекту ПРМТУ і JSU, який поклав початок тісній співпраці і взаємній підтримці, - зазначив, у свою чергу, Президент моряків Японії Ясумі Моріта. - Зараз

на судах японських судновласників працює вкрай мало українських моряків, проте ми сподіваємося змінити ситуацію на краще в найближчому майбутньому. Ми будемо просувати Україну, як країну-постачальника робочої сили, на азійському ринку, оскільки рівень освіти і підготовки моряків в Україні досить високий, а особисті якості українських моряків, такі як гнучкість, працьовитість і належна старанність при виконанні обов'язків - саме те, що шукають наші судновласники».

Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк розповів про спільний проект ПРМТУ і JSU та інші ініціативи, які Профспілка планує втілити в життя. «Ми завжди відкриті для будь-яких пропозицій наших колег, партнерів, моряків. Ми сподіваємося, що українські моряки будуть використовувати створені нами можли-

вості», - підкреслив Олег Григорюк.

У квітні в офісі ПРМТУ моряки пройшли тестування на знання англійської мови, результати якого будуть враховуватися в процесі формування груп для подальшого вивчення іноземної мови. Моряки були приємно здивовані запрошенням дізнатися свій рівень володіння англійською мовою з подальшою можливістю її вивчення.

Олександр, боцман:

«Українським морякам важливо підвищувати рівень англійської мови, так як це перспектива хороших пропозицій від компаній, це перспектива зростання, це можливість комунікації на судні. Те, що робить зараз Профспілка, - пропозиція, від якої не можна відмовитися».



ХЕРСОНСЬКА АКАДЕМІЯ ПРИЙМАЄ ГОСТЕЙ



Делегація в складі Першого заступника Голови ПРМТУ Олега Григорюка, представника ITF в ІМО Бранко Берлана, Президента Сінгапурської організації моряків Мохамеда Бін Абу Бакар і менеджера відділу з питань інвестицій Сінгапурської профспілки морських офіцерів Гві Гуо Дуана відвідали Херсонську державну морську академію.

Візит розпочався із зустрічі з керівництвом ХДМА, на якій ректор Академії Василь Чернявський розповів про історію навчального закладу, про спеціальності, які сьогодні готує ВНЗ, про навчальні програми і курсантів.

Програму перебування продовжило знайомство з тренажерною базою ХДМА - кращою в Чорноморському басейні.

Особливе враження на гостей справили навчально-тренажерний комплекс «Віртуально-реальне судно морської індустрії». Високу оцінку отримав також і Херсонський морський спеціалізований тренажерний центр при ХДМА, на проходження курсів в якому у моряків-членів ПРМТУ є 30% знижка.

«Все, що ми побачили в Україні щодо роботи з моряками, підготовки майбутніх моряків - великий і приємний сюрприз для нас. Ви перевершили всі наші очікування! Продовжуйте вашу роботу з таким же завзяттям, з такими ж зусиллями і вірою в українських моряків», - зазначив Мохамед Бін Абу Бакар.

Гості Академії також взяли участь в урочистому заході вручення нетбуків, оснащених програмами з підготовки морських фахівців, курсантам Херсонської державної морської академії та Морського коледжу ХДМА, які успішно пройшли відбір у так звані «марловські» групи, що означає повну підтримку з боку компанії «Marlow Navigation» в проходженні практики і подальшому працевлаштуванні даних курсантів.

Цього року до компанії «Marlow Navigation» відібрали 68 курсантів академії та 23 курсанта Морського коледжу ХДМА. Генеральний директор компанії «Marlow Navigation Ukraine», почесний професор ХДМА Борис Езрі зазначив: «Компанія вимагає від своїх співробітників відповідальності та надійності. Ми прагнемо, щоб випускники ХДМА у найкоротший термін стали капітанами».

В ОДЕСІ ВІДБУВСЯ UKRAINIAN PORTS FORUM -2018



Впровадження високих стандартів і кращих практик в портовій сфері в усіх напрямках - від розвитку персоналу до залучення інвестицій, реалізація стратегії розвитку портів з побудовою ефективної моделі управління галуззю, пошук інвесторів для перспективних проектів, які принесуть прибуток державі. Всім цим питанням був присвячений UKRAINIAN PORTS FORUM -2018, який пройшов 31 травня в Одесі в рамках 17-ого Міжнародного тижня з торгівлі і транспорту. Організаторами Форуму виступили Адміністрація морських портів України спільно з Центром транспортних стратегій.

Ця масштабна подія в портовій галузі України об'єднала близько 400 учасників. Серед них: віце - прем'єр - міністр Володимир Кістюн, міністр інфраструктури України Володимир Омелян, голова Одеської ОДА Максим Степанов, керівник АМПУ Райвіс Вецаганс, директор ЄБРР в Україні Шевки Аджунер, директор ЄІБ в Україні Жан-Ерік де Загін, а також керівники провідних світових компаній портової галузі.

Профспілку робітників морського транспорту України на Форумі представили Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв і його Перший заступник Олег Григорюк.

Михайло Кіреєв виступив спікером на галузевій HR-конференції Ukrainian Ports: People Agenda, у фокусі якої ефективний розвиток фахівців портової сфери в період реформ.

Під час конференції учасники обговорили сучасні HR-тренди, актуальні тенденції в управлінні персоналом, ситуацію на українському ринку праці, розглянули виклики в сфері управління персоналом, з якими доводиться стикатися в період трансформації держпідприємств, а також вивчали міжнародний досвід роботи з персоналом в період реформи портової галузі.

«Українські портові оператори вже зараз відчувають брак висококваліфікованих докерів, здатних працювати на сучасному високотехнологічному обладнанні. Стає очевидним, що існуюча національна система навчання портовиків, вимоги до їх професійної підготовки значно застаріли, оскільки засновані

багато в чому на навчальних програмах і стандартах, розроблених ще за радянських часів, - зазначив у своєму виступі Михайло Кіреєв. - Стандарти безпеки і гігієни праці при портових роботах також значно застаріли і не відповідають вимогам Міжнародної організації праці, Міжнародної морської організації та нормам Європейського Союзу. У той же час, нові технології виконання портових робіт, висока автоматизація морських суден вимагають від портовиків нових спеціальних знань і практичних навичок».

Всі ці фактори, на думку Михайла Кіреєва, вимагають своєчасного реагування з боку уповноважених органів влади, портових операторів та профспілок. І методом досягнення цієї мети є відкритий соціальний діалог трьох сторін.

Михайло Кіреєв розповів, що Профспілкою робітників морського транспорту України підготовлено Концепцію проекту в сфері підвищення рівня професійної підготовки портовиків, як ключового елементу підвищення ефективності роботи українських портів. Загальна мета його - створення ефективної, сучасної системи навчання портовиків, захисту їх трудових і соціальних прав, підвищення престижу професії, створення стимулів для підвищення кваліфікації та професійного розвитку.

Зокрема, Голова ПРМТУ зазначив: «Проект передбачається реалізувати в три етапи з максимальним використанням вказівок, інструкцій та рекомендацій МОП, ІМО і ІТФ.

Так, в ході реалізації першого етапу, передбачається використовувати матеріали Програми МОП з розвитку потенціалу портових працівників, яка є однією з довгострокових глобальних стратегічних цілей МОП щодо забезпечення безпеки, здоров'я, добробуту, підвищення кваліфікації і професійної підготовки працівників портів та надання допомоги країнам у створенні і поліпшенні можливостей їх навчання в портах.

Навчальні матеріали орієнтовані на працівників портів, що працюють на контейнерних терміналах і терміналах для навалочних вантажів, включаючи залізну руду, вугілля і добрива.

Головні цілі першого етапу - створення профспілкового навчального центру підвищення кваліфікації портовиків на основі сучасних навчальних програм і технологій.

Крім цього, на першому етапі передбачається виконати комплексний аудит української системи техніки безпеки і охорони праці на портових роботах, який повинен завершитися розробкою комплексного плану необхідних коригувальних дій і рішень.

Реалізація другого етапу передбачає імплементацію в національне законодавство України стандартів МОП, ІМО і ЄС, що регламентують питання безпеки під час проведення портових робіт.

На третьому етапі реалізації проекту планується реорганізація системи контролю та нагляду за дотриманням вимог техніки безпеки та охорони праці в морських портах України.

Таким чином, при повній реалізації проекту українські портові оператори будуть забезпечені професійно підготовленим персоналом, здатним працювати на сучасному високотехнологічному обладнанні».

Треба сказати, що Концепція проекту вже попередньо підтримана Міжнародною організацією праці, ІТФ, Адміністрацією морських портів України, низкою керівників державних і приватних портових операторів, профспілками портовиків інших країн (зокрема порту Гамбург і порту Антверпен).

«Профспілка робітників морського транспорту України пропонує всім зацікавленим сторонам приєднатися до реалізації проекту. Упевнений, що консолідація зусиль і ефективний соціальний діалог - це ключові елементи успіху портової реформи в Україні», - зазначив Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв.

Ukrainian Ports Forum - 2018 став не просто майданчиком №1 для зустрічі влади і бізнесу, потенційних інвесторів, міжнародних фінансових організацій, вантажовласників і інших учасників ринку, які впливають на розвиток українських портів. Презентація всіх якісних інвестиційних проектів в портах країни, готових до роботи з інвесторами на найвищому рівні - це новий формат, який, сподіваємось, дозволить розкрити потенціал наших портів і залучити для їх розвитку інвестиції.



НАЦІОНАЛЬНИЙ ФОРУМ. БЕЗПЕКА ПРАЦІ – ПРІОРИТЕТ ПРОФСПІЛОК



Важливі та актуальні питання забезпечення гідних умов та безпеки праці обговорили 23 травня 2018 року в Києві учасники Національного форуму «Безпека праці в Україні: необхідність якісних змін для кращого захисту життя та здоров'я працівників. Через 100-річчя профспілкового досвіду – до європейських стандартів захисту». Форум відбувся з нагоди 100-річчя від дня утворення технічної інспекції праці профспілоком.

У заході взяли участь представники Мінсоцполітики, Держпраці, Фонду соціального страхування України, Представництва МОП в Україні, інших установ та організацій, що опікуються проблемами охорони праці і здоров'я, технічні інспектори праці, ветерани технічної інспекції праці, представники профспілоком, соціальні партнери.

З вітальним словом до учасників форуму звернувся Голова СПО об'єднань профспілоком, Голова Федерації профспілоком України Григорій Осовий, Голова Державної служби України з питань праці Роман Чернега, ветеран технічної інспекції праці Вячеслав Петров.

Григорій Осовий у своєму виступі зазначив, що основним завданням технічної інспекції праці профспілоком, створеної століття тому Декретом Ради Народних Комісарів «Про заснування інспекції праці», завжди була охорона життя, здоров'я і праці усіх осіб, зайнятих будь-якою господарською діяльністю. Протягом багатьох років технічна інспекція праці профспілоком у тісному соціальному партнерстві з різними державними структурами захищала законні права

працівників на безпечні робочі місця, сприяла формуванню безпечного та здорового виробничого середовища, мінімізації ризиків виробничого травматизму, професійної захворюваності та аварій на виробництві.

Сьогодні, незважаючи на складні соціальні та економічні умови в країні, незначний кількісний склад, технічна інспекція праці перебуває на одній із найважливіших ділянок профспілкової діяльності, продовжує виконувати покладену на неї гуманну функцію захисту життя і здоров'я працівників.

Григорій Осовий наголосив, що основним завданням Федерації профспілоком України є захист прав та законних інтересів працівників у сфері охорони праці, надання їм практичної допомоги у вирішенні цих питань, здійснення громадського контролю за додержанням роботодавцями вимог законодавства щодо прав працівників у галузі охорони та гігієни праці: участь у законотворчій діяльності з питань охорони праці; здійснення громадського контролю за додержанням роботодавцем законодавства про охорону праці, створення безпечних умов праці, належного виробничого побуту для працівників, своєчасним забезпеченням відповідними засобами захисту; участь у розробці та здійсненні державної політики в галузі охорони праці та соціального захисту працівників; участь у розслідуванні нещасних випадків на виробництві та професійних захворювань; організація та проведення навчання з питань охорони праці для представників профспілоком; контроль за впровадженням дієвої системи комплексного управління охороною праці та ін.

Профспілки відіграють важливу роль у справі покращення стану безпеки та гігієни праці, виконання вимог і норм з охорони праці, представляють інтереси працівників в комісіях з трудових спорів та судах. З метою реалізації основних принципів політики в сфері охорони праці та соціального діалогу, ФПУ співпрацює з його сторонами за всіма вищевизначеними напрямками діяльності та намагається вирішити основні поставлені завдання. Одним з таких шляхів є гармонізація чинного законодавства про охорону праці із законодавством ЄС.

Дуже важливим завданням, яке стоїть перед профспі-

лками та їх соціальними партнерами, підкреслив профспілковий лідер, є легалізація трудових відносин, скорочення обсягів нелегальної праці. Працівник, який отримує зарплату в «конверті», не має жодних доказів на підтвердження дійсного розміру своєї заробітної плати та трудового стажу. А отже, і права на реальні соціальні пільги та виплати у разі настання нещасного випадку, так як відповідні виплати здійснюються Фондом на підставі реальної заробітної плати, а не «тіньової», яка в деяких випадках буває в рази більше.

Досягти позитивних результатів в реалізації державної політики в сфері охорони праці можливо лише консолідувавши дії всіх сторін соціального діалогу і суспільства в цілому, при умові пріоритету цього завдання на рівні з економічним розвитком країни та одночасним впровадженням європейських стандартів гідної і безпечної праці, наголосив Григорій Осовий.

Правонаступницею технічної інспекції праці профспілоком стала Держпраці. Тому під час реформування системи нагляду за охороною праці в Україні багато технічних інспекторів поповнили її лави. На це у своєму виступі звернув увагу Голова Держпраці Роман Чернега. Коротко розповівши історію реорганізації органів системи нагляду за ОП, він дещо детальніше зупинився на особливостях здійснення державного нагляду за додержанням законодавства про охорону праці у наш час, окреслив основні функції та повноваження Держпраці, назвав сучасні проблеми та охарактеризував можливі перспективи.

Під час цього хвилюючого заходу відбулась урочиста церемонія нагородження з нагоди 100 – річчя з дня утворення технічної інспекції праці профспілоком. Представник Профспілки робітників морського транспорту України – помічник Голови ПРМТУ з колдоговірної роботи та охорони праці Любов Микитюк, була нагороджена нагрудним знаком ФПУ «Профспілковою відзнакою» за особливі заслуги перед профспілковим рухом, багаторічну активну роботу та значний особистий внесок у розвиток Профспілки. Профспілкові нагороди під бурхливі овації вручив Голова ФПУ Григорій Осовий.

СЛУЖБА ОХОРОНИ ПРАЦІ ДП «БДМТП». ГОЛОВНІ ПРИОРИТЕТИ



«О! Явился нехороший человек». Ця знаменита фраза героя Савелія Крамарова з фільму «Джентльмени удачі» завжди з'являється в пам'яті, коли проводиться оперативний контроль стану охорони праці в підрозділах.

Завжди відчуваєш, що знаменита фраза в момент перевірки стосується саме тебе.

Мабуть не помилюсь, якщо буду вважати, що приблизно так відчуває себе кожен фахівець з охорони праці під час перевірок. Або в крайньому випадку, ймовірно, так вважають керівники структурних підрозділів під час перевірки стану охорони праці по відно-

шенню до фахівця з охорони праці.

Але неважливо, хто і про що думає, хто і як вважає. Головне результат.

Головним пріоритетом для кожного фахівця з охорони праці є не лише відсутність нещасних випадків на виробництві, а навіть і незначні травмування на робочому місці, які можуть призвести до втрати працездатності, навіть на 10-15 хвилин. Наприклад, проникнення незначної занози в руку людини.

Зі своїх міркувань я вважаю, що максимальних результатів щодо відсутності нещасних випадків на виробництві, та навіть незначних травмувань на робочому місці можна досягнути, починаючи з мінімального:

- навчання працівників безпечним умовам праці;
- належної перевірки знань працівників;
- постійного контролю стану охорони праці в підрозділах;
- щоденного контролю виконання працівниками нормативно-правових актів з охорони праці.

Майже всі ми бачили ведмедів, які ка-

таються на ковзанах. Тож навчити можна кожного.

А далі коротко так: коли знаєш - тоді виконуй.

На Державному підприємстві «Білгород - Дністровський морський торговельний порт» на теперішній час працює приблизно 400 осіб. ДП «БДМТП» не є лідером з вантажопотоку. Великий відсоток техніки морально застарілий.

Це відразу зрозуміло, особливо коли користуючись журналами «Порти України», «Транспорт»...

Але висновок зроблений таким чином. Не всі мають змогу їздити, наприклад, на «Lexus». В нашому місті ще дуже часто зустрічаються і «BA3» різних моделей. В даному випадку головне, щоб техніка була в справному стані.

Не буду ділитися досвідом. У моїх колег досвід вистачає у кожного. Кожен знає скільки треба зусиль фахівцям в сфері охорони праці, щоб досягти бажаних результатів.

Нехай не скромно, але за підсумками 2017 року Голова Профспілки робітників морсь-



кого транспорту України М.І. Кіреєв нагородив ДП «БДМТП» дипломом переможця в номінації «За найвищі досягнення в сфері охорони праці та здоров'я».

В свою чергу, керівництво ДП «БДМТП», спільно із первинною профспілковою організацією, з нагоди Всесвітнього дня охорони праці, який відзначався під девізом «Захищене і здорове покоління» відзначив гідних працівників.

Отже цим хочу висловити враження.

Комусь мабуть і все одно, а мені приємно!

С. Гробован, начальник СОП ДП «БДМТП»

ДЕНЬ ОХОРОНИ ПРАЦІ 2018: ЗАХИЩЕНЕ І ЗДОРОВЕ ПОКОЛІННЯ



28 квітня, у всесвітній День охорони праці, в Білгород-Дністровській філії ДП «АМПУ» була проведена перевірка підрозділів філії з питань виробничої безпеки.

На заході, присвяченому підсумкам перевірки, В.А.Думанський, начальник СОП, доповів про виконання заходів до Дня охорони праці відповідно до робочого плану, про проведення 3-го ступеня опе-



ративного контролю, а також зачитав Акт перевірки, за підсумками якої перше місце було вирішено присудити Службі з мобілізаційної роботи, цивільного захисту, пожежної та техногенної безпеки.

Він також зазначив, що після спільного розгляду результатів перевірки з профспілковим комітетом Білгород-Дністровського МТП було прийнято рішення - за



професіоналізм і персональний приклад в питаннях охорони праці нагородити грамотами та грошовими преміями наступних працівників філії: Торняник В.І. - заступник начальника служби з мобілізаційної роботи, цивільного захисту, пожежної та техногенної безпеки; Ворона П.Ф. - пожежник 1 класу; Петухов П.П. - капітан МБ «Дністровець»; Зотаєв А.С. - ст. охоронець загону охорони СМБ.

В ДП «ММТП» ПРОЙШОВ СЕМІНАР З ОХОРОНИ ПРАЦІ



З метою розширення бази знань громадських інспекторів з охорони праці, помічників СОП на підрозділах ДП МФ «АМПУ» та ДП «ММТП», 03 травня 2018 року у ДП «Маріупольський морський торговельний порт» пройшов семінар з громадськими інспекторами порту з питань охорони праці.

В ньому прийняли участь голова первинної профспілкової організації ДП «ММТП» І. Анашкін, завідувач сектором страхових експертів з охорони праці Маріупольського міського відділення управління виконавчої дирекції Фонду соціального страхування України

в Донецькій області О. Черкас, керівники та фахівці структурних підрозділів Маріупольського порту. До участі у семінарі були запрошені представники Головного управління Держпраці у Донецькій області - начальник відділу нагляду на транспорті та зв'язку Управління нагляду в промисловості і на об'єктах підвищеної небезпеки Д. Максимов, головні державні інспектори відділу М. Карапіра та В. Швець.

Заступник директора порту з охорони праці та екології Микола Вавілов відзначив, що порт - це підприємство підвищеної небезпеки, де присутня велика кількість виробничих ризиків. Важливим завданням адміністрації, служби охорони праці є мінімізація цих ризиків. «В цьому ми розраховуємо на допомогу і підтримку громадських інспекторів з охорони праці. На вас надія, в вас ми бачимо опору, тому бажаємо успіхів в роботі, спрямованій на захист життя і здоров'я портовиків», - підсумував заступник директора.

З привітанням на адресу громадських інспекторів виступив голова профспілкової організації Маріупольського порту Ігор Анашкін. Він зазначив, що вимоги охорони праці для всіх єдині, тому проводиться спільний

семінар для працівників ДП МФ «АМПУ» та ДП «ММТП». Ініціатива залучення портовиків до контролю виконання норм і правил у сфері охорони праці, створення інституту громадських інспекторів, належала профспілковому комітету. Вона спрямована на створення для кожного співробітника підприємства здорових і безпечних умов праці. Ігор Анашкін підкреслив, що профком завжди готовий допомогти в удосконаленні системи контролю і профілактики, запобігання порушень.

В ході семінару з громадськими інспекторами були проведені заняття на теми з охорони праці:

- організація роботи Головного управління Держпраці у Донецькій області;

- профілактика нещасних випадків на виробництві, порядок проведення розслідувань нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві;

- основні напрямки здійснення профспілками громадського контролю за дотриманням роботодавцем законодавства про охорону праці, та інші.

В завершенні учасники семінару відповіли на запитання громадських інспекторів стосовно законодавства про охорону праці.

ISO 45001:2018 ПРИХОДИТЬ НА ЗМІНУ СПЕЦИФІКАЦІЇ OHSAS 18001:2007



За даними Міжнародної організації праці (МОП), щороку на робочому місці відбувається близько 2,78 мільйона нещасних випадків з летальним результатом. Щодня від отриманих на роботі травм або від професійних захворювань гинуть близько 7700 осіб.

Крім цього, щороку відбувається понад 370 мільйонів не смертельних нещасних випадків, які призводять до серйозних наслідків і тривалої втрати працездатності.

12 березня 2018 року Міжнародна організація по стандартизації (ISO) опублікувала остаточну версію нового стандарту ISO 45001.

Стандарт ISO 45001:2018 - це новий міжнародний стандарт «Системи управління охороною праці», розроблений з метою допомоги підприємствам зменшити рівень травматизму і кількості професійних захворювань, який встановлює вимоги до розробки, впровадження системи менеджменту професійної безпеки та здоров'я, а також до управління нею. Він замінює стандарт OHSAS 18001:2007, і вже на платформі структури високого рівня розрахований на всі організації, які вирішили управляти охороною праці, включаючи компанії, що працюють в галузях підвищеного ризику для персоналу. Створюючи систему, засновану на принципах ISO 45001:2018, організація не зазнає труднощів у дотриманні правил і знижує ризик бути оштрафованою або піддатися судовому розгляду в разі виникнення травм, професійних захворювань і нещасних випадків.

Правильне впровадження і підтримка в робочому стані системи управління охороною здоров'я і безпеки персоналу може бути частиною стратегії належної

виробничої практики, яка є ефективним довгостроковим вкладенням коштів в майбутнє організації. Це, в свою чергу, веде до того, що компанії, які отримали сертифікати на системи управління охороною здоров'я і безпекою персоналу, вимагають від своїх субпідрядників, щоб вони також контролювали процеси і управляли ризиками в галузі охорони здоров'я та безпеки персоналу.

Девід Сміт, голова проектного комітету ISO/PC 283, який розробив ISO 45001, сподівається, що ISO 45001 призведе до великих змін з ситуацією на робочих місцях і значно скоротить кількість трагічних випадків в усьому світі. Новий стандарт допоможе організаціям забезпечити безпечні умови праці і здорове робоче середовище для співробітників і відвідувачів.

У стандарті викладені основні вимоги, що стосуються охорони здоров'я працівників в організаціях і безпеки праці. ISO 45001:2018 є інструментом для поліпшення загального стану здоров'я персоналу і підвищення рівня безпеки в організаціях. Велика увага приділяється думкам внутрішніх і зовнішніх зацікавлених сторін, що є важливою частиною ризик-орієнтованого підходу до управління охороною праці.

У розробці стандарту брали участь фахівці з понад 70 країн. Стандарт ISO 45001 можна інтегрувати з іншими стандартами систем менеджменту серії ISO, такими як ISO 9001 та ISO 14001, тому що є схожа структура і загальні системні елементи. Як і в інших стандартах серії ISO, в основі ISO 45001 лежить цикл PDCA (Plan-Do-Check-Act).

Стандарт ISO 45001 замінить OHSAS 18001 «Системи менеджменту професійного здоров'я і безпеки». Організації, що пройшли сертифікацію відповідно до OHSAS 18001, будуть мати перехідний період в три роки для адаптації до вимог нового стандарту. До закінчення перехідного періоду - 11.03.2021 - всі сертифікати відповідно до OHSAS 18001 продовжують діяти. Протягом 3-річного перехідного періоду користувачі стандарту мають достатньо можливостей, щоб адаптувати свою систему менеджменту охорони здоров'я та забезпечення безпеки праці до нових вимог ISO 45001. Всі сертифікати по BS OHSAS 18001:2007 в 3-річний період повинні бути переведені на новий стандарт, інакше 11.03.2021 вони втратять свою силу.

Для того, щоб підготуватися до переходу найбільш ефективно, рекомендуємо виконати наступні кроки:

- придбати текст нового стандарту;
- сформулювати стратегію і залучити зацікавлені сторони;

- розробити план дій;

- переконатися, що всі нові вимоги виконуються, і довести інформацію до всіх, хто може впливати на ефективність системи менеджменту охорони праці (OHSMS);

- проаналізувати і підтвердити ролі, відповідальності і повноваження керівників;

- проаналізувати системи управління продуктами і послугами, що придбані за аутсорсинговою схемою;

- проаналізувати і зрозуміти вимоги, що стосуються ризиків і можливостей для покращення;

- переконатися, що вимоги, які відносяться до документованої інформації, розуміються вірно;

- оновити існуючу систему управління охороною праці для виконання вимог нового стандарту і забезпечити верифікацію (перевірку) її ефективності;

- зв'язатися з органом по сертифікації для планування переходу на новий стандарт.

Основні потенційні вигоди від використання стандарту:

- ☐ Скорочення випадків травматизму і професійних захворювань на робочих місцях.

- ☐ Зниження кількості і тривалості лікарняних, плинності кадрів, що призведе до підвищення продуктивності праці.

- ☐ Зниження кількості і вартості страхових виплат.

- ☐ Створення культури здоров'я і безпеки, в результаті чого заохочується активна участь співробітників в їх власній системі менеджменту ОЗіБП.

- ☐ Акцент на лідерство керівництва, а не просто управління СМОЗіБП, забезпечить її очікувану результативність і постійне поліпшення.

- ☐ Можливість виконання законодавчих та нормативно-правових вимог у сфері ОЗіБП.

- ☐ Поліпшення репутації організації.

- ☐ Зміцнення морального духу персоналу, поліпшення корпоративної культури.

Стандарт ISO 45001:2018 є ключовим для будь-якої організації, залученої до охорони праці та забезпечення безпеки на робочому місці.

Запровадження системи управління професійною безпекою та здоров'ям за допомогою стандарту ISO 45001 дозволить працівникам відчувати, що їхні потреби щодо професійної безпеки враховуються, знизить ризики виникнення нещасних випадків, аварій та аварійних ситуацій, тим самим скоротивши витрати організацій. Так само, як оновлені ISO 9001 та ISO 14001 у 2015 році надали узгоджені рішення з питань управління якістю та охорони навколишнього середовища на світовому ринку, ISO 45001 з 2018 року допоможе реалізовувати рішення для підвищення безпеки працівників у всьому світі.

Стандарт може докорінно змінити ситуацію з охороною праці шляхом впровадження найкращих світових практик в інтегровані системи управління підприємств. Все це позитивно впливатиме на створення корпоративної культури та іміджу організації.

На останок, ще раз нагадаємо, якщо ваша організація вже має сертифікацію за OHSAS 18001, то після публікації стандарту ISO 45001 власники сертифікатів мають трирічний перехідний період, щоб перенести свою сертифікацію на новий стандарт.

У ЖЕНЕВІ ПРОЙШЛО ЗАСІДАННЯ СПЕЦІАЛЬНОГО ТРИСТОРОННЬОГО КОМІТЕТУ МОП З MLC-2006



З 23 по 27 квітня 2018 року в Женеві пройшло засідання Спеціального тристороннього комітету Міжнародної організації праці (МОП), в якому взяли участь представники Профспілки робітників морського транспорту України в особі Першого заступника Голови ПРМТУ Олега Григорюка і Радника Голови ПРМТУ Сергія Казанцева.

На форумі представники провідних світових морських держав, судновласників і моряків обговорили питання зайнятості та навчання морських фахівців, медичного огляду, репатріації, мінімального віку для роботи в морі і багато іншого.

Захід також став важливим майданчиком для міжнародного обміну думками про проблеми застосування та імплементації Конвенції про працю в морському судноплаванні на національному рівні.

У порядку денному засідання - обговорення режиму роботи і відпочинку моряків, тривалості щорічної відпустки, соціального захисту, можливостей для підтримки безпеки і здоров'я екіпажів.

Не минули стороною представники галузі і питання про виконання Конвенції № 185 про національні посвідчення особи моряків (ПОМ), після розгляду якого прийшли до висновку, що першорядне завдання - безперешкодний схід на берег моряків у портах і їх транзит на судно. Через те, що держави, які приєдналися до Конвенції, в більшості своїй все ще не виконують її вимоги, це не дозволяє реалізувати переваги Конвенції в повній мірі в частині спрощення формальностей при сходженні моряків на берег і їх транзиті на судно. Особливо це стосується держав, які контролюють найбільші порти світу.

Проведена незалежна оцінка національної Системи видачі посвідчень особи моряків (ПОМ) підтвердила її повну відповідність вимогам конвенції, включаючи процедури контролю якості з оформлення та видачі посвідчень особи моряків. Проте, у зв'язку зі старінням технології, в Конвенцію 185 були внесені поправки, які передбачають зміну стандарту біометричних даних власника ПОМ, що містяться в документі. П'ятирічний перехідний період закінчиться 8 січня 2022 року.

Основна зміна полягала в тому, що старий біометричний шаблон містив відбитки пальців у вигляді штрих-коду, а в новий додалося зашифроване зображення особи, записане на безконтактному чипі. Зміни були прийняті в рамках засідання Спеціального тристороннього морського комітету МОП в Же-

неві в 2016 році. Однак поки в галузі особливих змін не спостерігається. На сьогоднішній день дія ПОМ обмежується виключно портами 35 країн, та й від оформлення візи наявність посвідчення не звільняє.

Представник з Індії повідомив, що система видачі ПОМ в країні теж в основному сформована і діє. Однак, треба розуміти, що дуже важливо, щоб всі держави повністю виконували нові технічні вимоги до ПОМ, що дозволить створити повноцінний список таких країн і забезпечити право моряків на відпочинок в порту та безперешкодний проїзд на судно і з судна додому. Інакше вся ця система не буде відповідати цілям Конвенції. На цьому також наголосила сторона соціальних партнерів – судновласників і представники моряків, адже використання ПОМ в практичній роботі судноплавної галузі вкрай неефективно.

Представники Міжнародної федерації транспортників (ITF), судновласників і урядів країн, які ратифікували Конвенцію про працю в морському судноплаванні, також прийняли зміни стандартів MLC-2006. Тепер, за час перебування в піратському полоні або на захопленому судні морякам повинні платити заробітну плату.

Так, Стандарт A2.1 доповнений параграфом 7, де йдеться, що кожна держава, яка ратифікувала Конвенцію, має вимагати, щоб контракт моряка тривав, поки той перебуває в полоні в результаті піратського нападу або збройного пограбування.

У Стандарт A2.2 також доданий параграф 7, відповідно до якого поки моряка утримують в неволі в результаті піратського нападу або збройного пограбування, його зарплата і всі соціальні гарантії і зобов'язання, прописані в трудовому договорі, зберігаються за ним до тих пір, поки він не буде звільнений і успішно репатрійований відповідно до Стандарту A2.5.

При голосуванні поправок, представники трьох держав утрималися при голосуванні: Ірак, Чилі та Швейцарія.

Питання про необхідність збереження зарплати і обов'язкової її виплати морякам, які опинилися в піратському полоні в результаті збройного нападу на судно, було обговорене профспілками на другому засіданні СТК в лютому 2016 року, потім підготовлений представниками моряків проект поправок обговорювався на засіданні спеціально створеної робочої групи СТК МОП рік тому.

Після вступу в силу поправок до MLC-2006, що

стосуються фінансових гарантій по репатріації і компенсацій сім'ям моряків, які загинули в морі або стали інвалідами, його постановка - логічне продовження політики щодо захисту прав моряків.

Як показує практика, піратський полон може тривати довго, і моряк повинен знати, що навіть якщо він потрапив в полон, за ним зберуться всі виплати і соціальні гарантії, а його родина не залишиться без підтримки.

Поправка буде представлена на наступній сесії Міжнародної конференції праці для прийняття.

«Дана норма надасть родинам необхідні кошти для існування, щоб частково пом'якшити важкий психологічний стан, який вони відчувають, коли їх близькі є заручниками», - коментують в ITF.

«Цей результат став важливим кроком вперед на шляху щодо захисту прав моряків. За згодою судновласників і держав-членів нам вдалося отримати поправку по збереженню заробітної плати, а також прийняти резолюції, що стосуються звільнення на берег, кинутих екіпажів і сектора внутрішнього судноплавання. В цілому, я вважаю, що тиждень був успішним для всіх в морському секторі», - сказав Дейв Хейндел, голова секції моряків ITF.

Резолюція про гідну роботу в секторі внутрішнього судноплавання повинна звернути увагу на важливість внутрішніх водних шляхів в якості стійкого виду транспорту як для перевезення вантажів, так і для пасажирів. Представники від Групи моряків закликали МОП розглянути питання про скликання секторальної наради, щоб обговорити це питання.

В рамках засідання Спеціального тристороннього комітету щодо внесення змін до Конвенції МОП про працю в морському судноплаванні 2006 року (MLC-2006), 23 квітня в штаб-квартирі МОП в Женеві пройшло нагородження переможців ISWAN AWARDS.

Нагадаємо, що премія, ініційована Міжнародною благодійною організацією моряків (ISWAN), присуджується за видатний внесок компаній і приватних осіб в соціально-побутове обслуговування моряків на березі.

Цього року переможцями стали: компанія року – WALLEM, порт року – Роттердам, інтерклуб року – Mission to seafarers Brisbane. В номінації імені Доктора Ліндермана «Благодійник року (організація)» переможцем став Nautilus Welfare Fund. В номінації імені Доктора Ліндермана «Благодійник року (особа)» переміг Jasper de Rosario, Sailors' Society.

ПРЕДСТАВНИКИ ПРМТУ ВЗЯЛИ УЧАСТЬ У МОРСЬКИХ ЗАСІДАННЯХ ITF

14 травня, в головному офісі ITF в Лондоні почали свою роботу відразу два Комітети морського сектору Міжнародної федерації транспортників. Так, паралельно приступили до роботи члени Комітетів Секції докерів і Секції моряків ITF, в числі яких Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв і його Перший заступник Олег Григорюк, які представили на засіданнях інтереси українських транспортників.

Крім іншого, Комітети обох секцій розглянули результати останніх кампаній ITF по всьому світу, серед яких кампанія за справедливую працю працівників глобальних операторів портових терміналів DP World, ICTSI і APMT, кампанія за виконання докерами споконвічно докерських робіт (Lashing Campaign) в Європі і в Монреалі; зміни в підготовці робітників відповідно до вимог автоматизації та цифровізації галузі; останні оновлення в Міжнародній морській

організації та Міжнародній організації праці, а також питання безпеки і охорони праці робітників.

Комітети обох секцій також розглянули питання підготовки до майбутнього Конгресу ITF в Сінгапурі, звіти про роботу Жіночого і Молодіжного комітетів ITF, затвердили плани роботи секцій на 2018 - 2019 роки.

На засіданні Комітету Секції докерів Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк представив презентацію про роботу Профспілки з українськими докерами. Зокрема, Олег Григорюк розповів про нові освітні проекти для українських докерів, розробкою яких в даний час займається Профспілка. Він зазначив, що нові проекти повністю ґрунтуються на нових рекомендаційних матеріалах Міжнародної організації праці, наданих Профспілці на ексклюзивній основі.

Весь наступний тиждень був присвячений морсько-

му сектору: за Комітетами докерів і моряків пройшли засідання Цільових груп по суднам круїзного та офшорного секторів, засідання Керівної групи Комітету морської безпеки, Керівної групи Комітету справедливої практики і Цільової групи по каботажу.



ЕТС – 2018. ПАРТНЕРСТВО ЗАРАДИ ПРОГРЕСУ



VI Міжнародний форум з освіти, практичної підготовки та працевлаштування моряків (ЕТС – 2018) під гаслом «Партнерство заради прогресу», за підтримки Міністерства освіти і науки України та Міністерства інфраструктури України, традиційно пройшов у виставковому комплексі Одеського морського торговельного порту 10 і 11 травня 2018 року.

Програмою форуму були передбачені виставка, конференція та круглі столи з питань морської освіти, взаємодії роботодавців і моряків, професійної кар'єри, людського фактору, тренажерної підготовки тощо.

стали традиційними - це вже шостий захід. І я сподіваюся, що ми будемо успішно рухатися вперед і проводити такі заходи щороку».

На два дні виставковий комплекс Морвокзалу став місцем спілкування гостей більш ніж з 20 країн світу. Традиційно учасниками Форуму стали профільні вузи і коледжі, великі судноплавні компанії, агентства з працевлаштування моряків, виробники спеціалізованого обладнання для судноплавної галузі, міжнародні банки. Профспілка робітників морського транспорту України - щорічно одна з ключових учасників проекту.

ностей, розвитку професійної кар'єри.

Олег Григорюк, Перший заступник Голови Профспілки робітників морського транспорту України, відповідаючи на запитання журналістів, зазначив: «Наша Профспілка була однією з ініціаторів та головних спонсорів організації цього заходу ще шість років тому. І щороку ми стабільно беремо участь в ЕТС-2018, а так само запрошуємо наших колег брати участь в цьому цікавому заході. Я вважаю, що це знакова подія для Одеси - морської столиці України. Сьогодні, на жаль, українським морякам доводиться стикатися з цілою низкою проблем. А у ПРМТУ є можливості і ресурси, щоб допомагати вирішувати ці проблеми максимально швидко і ефективно».

Про наявність проблем наголошують не тільки представники Профспілки, а й досвідчені моряки, які під час своєї роботи стикались з різними видами порушень їх прав. Вони наголошують: саме в цьому велика цінність подібних заходів. По-перше, найкращі міжнародні компанії. А по-друге, кваліфіковані юристи, які можуть пояснити, як потрібно себе вести в тих випадках, коли твої права порушують.

«Ми постійно проводимо навчальні семінари та тренінги на ці теми - для того, щоб в українських моряків склалося правильне розуміння, як необхідно діяти, як себе убезпечити. І в будь-якому випадку - це один з основних наших обов'язків, функцій. Тому, будь-які проблеми, які виникають в юридичному сенсі, ми готові допомагати українським морякам вирішувати. Я думаю, що рівень обізнаності підвищується. Не так швидко, як нам би того хотілося, але ми докладаємо великих зусиль для того, щоб це відбувалося якомога швидше», - заповнив Олег Григорюк.

Росте не лише рівень юридичної обізнаності українських моряків, а й свідомість курсантів. Незважаючи на те, що практика починається лише після третього курсу, на заході було багато першокурсників. Вони зазначають: аби в майбутньому знайти хорошу роботу і швид-



Урочисте відкриття відбулося за участю заступника міністра освіти України Юрія Рожкевича, який наголосив на актуальності форуму як для майбутніх моряків, так і для тих, хто вже давно пов'язав своє життя з морем.

Від імені Міністерства інфраструктури з привітанням до гостей форуму звернувся голова Державної служби морського і річкового транспорту (Морської адміністрації України) Дмитро Петренко. Він, зокрема, зазначив: «Форум сприятиме опрацюванню найважливіших рішень в морській галузі, спрямованих на підвищення якості морської освіти і професійної підготовки моряків».

Михайло Міусов, ректор НУ «Одеська морська академія», у своїй промові подякував учасникам заходу: «Від осіб організаційного комітету форуму я хотів би подякувати всім учасникам і гостям форуму. Перш за все - нашим партнерам. Наша виставка і конференція

У роботі форуму також взяли участь представники ВМС ЗСУ. «Для військово-морських сил дуже важливо прийняти тут участь, оскільки військова освіта, безумовно, невід'ємна частина цивільної освіти. Я дуже вдячний заступнику міністра освіти, я дуже вдячний ректору НУ «ОМА» за те, що за маленький період, протягом 4 років, була налагоджена дійсно система військової освіти, яка була зруйнована з 14-го року», - наголосив Ігор Воронченко, Командувач ВМС ЗС України.

У рамках конференції були обговорені такі основні теми: глобальне судноплавство сьогодні і завтра; людський фактор, втома і благополуччя моряків; теперішні та майбутні виклики для агентств з працевлаштування моряків; питання освіти, практичної підготовки та сертифікації моряків; використання тренажерів, комп'ютерних технологій для навчання та оцінювання компетент-

ко просуватись кар'єрними сходами, приглядатись до пропозицій треба вже зараз. Адже вимоги у престижних компаніях дуже високі. Для професійного розвитку необхідні високі знання і контакти з кращими компаніями світу. Саме це і забезпечує Міжнародний форум з освіти, підготовки та працевлаштування моряків.

В рамках Форуму пройшла традиційна виставка. Профспілка робітників морського транспорту України представила на виставці в рамках Форуму свій стенд, який, як завжди, максимально привернув увагу відвідувачів виставки. Велика кількість корисної друкованої продукції, консультації спеціалістів ПРМТУ та єдиного в Україні інспектора ІТФ Наталі Єфрименко, приємні сюрпризи та пам'ятні подарунки, атмосфера дружби та гарного настрою - Профспілка приділила увагу кожному гостю стенду.



«РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ МАРІУПОЛЯ - ІНВЕСТИЦІЯ В НАЦІОНАЛЬНУ БЕЗПЕКУ» - В.ОМЕЛЯН



1 травня 2018 року в рамках робочої поїздки до Маріуполя Міністр інфраструктури України Володимир Омелян проінспектував роботу Маріупольського морського торговельного порту, проговорив з керівництвом підприємства перспективи розвитку порту, а також провів зустріч із трудовим колективом, повідомляє прес-служба міністерства.

Зокрема, Міністр побував на місці будівництва майбутнього зернового терміналу, реконструйованого 18-го причалу, піднімався на борт криголама «Капітан Білоусов» та спеціалізованого судна «Меотида».

Під час відвідування криголама «Капітан Білоусов» обговорювали плани з придбання нового, більш сучасного спеціалізованого судна, адже забезпечення безпеки судноплавства - це головна умова для залучення інвесторів і перевізників.

Після чого в диспетчерській порту Володимир Омелян провів робочу нараду, на якій обговорювалися перспективи розвитку підприємства. Зокрема, торкнулися таких життєво важливих питань, як необхідність днопоглиблення підхідного каналу, підготовки інвестиційних майданчиків, а також капітального ремонту автомобільних доріг «Маріуполь-За-

поріжжя» і «Маріуполь-Одеса». Так, на думку міністра, паралельно з будівництвом зернового терміналу повинна вестися і реконструкція 3,4 і 5 причалів, що, власне, і планує АМПУ. Він також цікавився терміном окупності терміналу і перспективою завантаження його потужностей.

Міністр інфраструктури наголосив, що розвиток інфраструктури Маріуполя є складовою національної безпеки. «Маріуполь – це прифронтове, дуже значуще для країни місто. Тому ми, як держава, маємо зробити для цього міста максимальне можливе. Потрібно завантажити порт роботою та зберегти робочі місця. Має бути розширена його діяльність, і мають бути гідні заробітні плати. Це ті завдання, які ми ставимо перед собою як Міністерство. Як колись казав Президент США Джон Кеннеді, коли прийїжджав у Берлін: «Я – берлінець!». Так і я вам кажу, прийїжджаючи у Маріуполь: «Я – маріуполець!», – заявив Володимир Омелян.

Очілюючи Міністерства інфраструктури України особливо зауважив, що необхідно приділити пильну увагу соціальним об'єктам порту Маріуполь і всіляко підтримати його працівників, щоб люди відчували себе захищеними. Але

водночас треба думати про майбутнє порту.

«Порт Маріуполь – це морські ворота Донбасу та Східної України. Від ефективної роботи порту залежить продуктивна робота величезної кількості підприємств наших східних областей. Тому дуже важливо продовжувати політику диверсифікації вантажопотоків і залучення інвесторів, відпрацьовувати нові моделі державно-приватного партнерства, зокрема, концесії. Порт і місто Маріуполь мають стати точками економічного відродження українського Донбасу», – підкреслив Володимир Омелян.

Директор Маріупольського морського торговельного порту Олександр Олійник відзначив, що наразі бачить розвиток порту саме в інвестиційних проектах і подякував Міністерству інфраструктури за всіляку підтримку щодо реалізації проекту побудови нового зернового терміналу в порту.

Окремо очільник Міністерства акцентував увагу на необхідності відновлення автошляхів, які сполучають Маріуполь із іншими містами України: «Ремонт доріг – завдання номер один як уряду, міністерства інфраструктури, так і місцевих влад. Комфортне і швидке сполучення Маріуполя з іншими містами України – питання національної безпеки».

ДП «БМТП»: НАГАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ СПІВПРАЦІ

Заробітна платня, умови вантажообробки, оптимізація штатів - основні питання, які розглядалися на раді бригадирів за участі керівництва підприємства та профспілкового комітету. Нарада відбулася 15-го травня, на території вантажного району Бердянського морського торговельного порту.

зарплатню у відповідності з опрацьованими вантажами. Начальник вантажного району І.Ратков наголосив, що на даному етапі, з існуючим рівнем вантажопотоку, говорити про це зарано. Натомість, щоб заохотити докерів, вирішено, що фахівцям-механізаторам буде переглянутий розмір оплати за класність.

дуже корисні для цього», - прокоментував нараду в.о. заступника директора з експлуатації та логістики С.Онуфрієнко.

«Такі наради - показник того, що наші стратегічні партнери з компанії «Метінвест» зацікавлені в розвитку відносин з ДП «БМТП». В наших спільних планах - збільшення вантажопотоків та номенклатури вантажів, прискорення їх обробки», - зазначив в.о.директора ДП «БМТП» О.Троценков.

На виконання програми пошуку нових клієнтів, з метою найбільш ефективного використання потужностей підприємства, 16-го травня між ДП «БМТП» та ТОВ «Холлеман-Україна» підписано меморандум про співпрацю. Ним закріплено, що керівник державного стивідору О.Троценков та генеральний директор фірми М.Плесовських досягли домовленості, щодо проекту перевантаження в Бердянському порту обладнання для 56 повітряних турбін.

ректор «Холлеман-Україна» М.Плесовських, вдале географічне розташування Бердянського порту сприятиме подальшій взаємовигідній співпраці. Окрім обладнання для Приморської станції, існує реальна можливість поглибити співпрацю і в наступні роки.

Підписаний меморандум відкриває нові можливості для роботи державного портового оператора. На сьогодні ДП «БМТП» - єдиний універсальний портовий оператор в Бердянському порту, який має можливість обробляти генеральні, навалочні, насипні вантажі, здійснювати обробку вагонів, автомашин, суден, складування і зберігання вантажів, їх штивку, сепарування, зачищення трюмів, кріплення, розкріплення.

«Такий контракт — це те, чим може пишатись порт. Перевалка такого вантажу залишиться назавжди в історії підприємства. Вантаж цікавий, негабаритний, дуже важкий для перевантаження. Тому для нас буде справою честі опрацювати цей вантаж. Крім того, за інформацією нашого контрагента, фірми «Холлеман», китайські промисловці також зацікавилися і готові поставити впродовж 2019-2020 років до 500 таких установок. Від того, як ми опрацюємо ці 56 комплектів, за умови підписання контракту, залежить можливість розраховувати і на інші контракти по такому нестандартному обладнанню», - резюмував в.о. директора ДП «БМТП» Олександр Троценков.

Таким чином, ДП «БМТП» стане четвертим підприємством в Україні, яке буде перевантажувати вітряні електростанції та комплектуючі до них. До цього часу це відбувалось лише в трьох портах - Маріупольському, Чорноморському та Ольвії. Співробітники ДП «БМТП» перейматимуть досвід у колег з інших портів.

За матеріалами www.portinfo.com.ua



Зустріч розпочалась зі звіту керівника підприємства О.Троценкова про результати перемовин з керівництвом «Метінвесту». Так, для залучення металопродукції обсягом до 50-ти тисяч тонн на місяць, державному портовому оператору партнери запропонували привести тарифи підприємства до ринкових умов. Керівництво держстивідора розглянуло ряд варіантів, за рахунок чого можна знизити тариф, однак уникнути оптимізації чисельності персоналу не вдається, наголошують економісти та керівник порту.

За інформацією заступника директора з економіки О.Клименкова, з вересня необхідно зменшити фонд оплати праці та, відповідно, штат управлінського персоналу.

Також обговорювали особливості роботи докерів та оплати їх праці. Портовики закликали керівництво підприємства повернути принцип змагань між бригадами, адже таким чином працівники отримуватимуть

16 травня в ДП «БМТП» відбулася робоча нарада за участю представників державного стивідору та партнерів підприємства з компанії «Метінвест» - начальника служби вантажної та комерційної роботи на залізничному транспорті ПАТ «Запоріжсталь» В.Колесніка, начальника відділу експедитування Маріупольської філії ТОВ «Метінвест-Шіппінг» С.Свиридченка та директора ТОВ «ВРПК» А.Захарука.

Учасники наради розглянули поточні питання співробітництва, покращення технологічних процесів під час обробки металургійної продукції двох меткомбінатів в Бердянському порту. Гості оглянули виробничі потужності ДП «БМТП», складські території та будівлі, іншу інфраструктуру підприємства.

«Ми постійно працюємо над удосконаленням виробничих процесів і задоволенням вимог наших партнерів. Такі зустрічі



В 2018 році між компанією «ДТЕК» та «General Electric» підписано договір на постачання інноваційних вітротурбін для Приморської ВЕС в Запорізькій області. Будівництво електростанції розпочинається вже в цьому році.

Постачання обладнання для неї буде здійснюватись на потужностях державного стивідора. Орієнтовно, вже з серпня почнеться розвантаження вітряків в Бердянському порту. Як відзначив ди-

СОЦІАЛЬНІ ПАРТНЕРИ ПІДВЕЛИ ПІДСУМКИ ВИКОНАННЯ ГАЛУЗЕВОЇ УГОДИ ЗА 2017 РІК



У приміщенні Мінінфраструктури 5 травня цього року проведено засідання Спільної комісії Мінінфраструктури, Федерації роботодавців транспорту України та Спільного представницького органу профспілок для ведення колективних переговорів з укладання Галузевої угоди у сфері морського транспорту на новий термін та контролю за її виконанням.

Під час засідання соціальні партнери підвели підсумки виконання Угоди за 2017 рік, а також розглянули пропозиції змін та доповнень до Угоди.

При підведенні підсумків сторони та підписанти Угоди дійшли консенсусу щодо більшості питань, однак залишилося невиконаним зобов'язання Мінінфраструктури щодо заходів по впровадженню ефективної кадрової політики. З 13 директорів державних стивідорних компаній 11 виконують обов'язки і тільки 2 затверджені на посаді. Учасники засідання вирішили підготувати спільне звернення до Уряду щодо реалізації на підприємствах єдиної державної економічної, тарифної, інвестиційної та соціальної політики з метою підвищення їх конкурентоспроможності.

Стороною профспілок акцентувалась увага на невиконанні деякими роботодавцями п. 2.7 Галузевої угоди, яким передбачено залучення профспілок при розробці фінпланів.

Роботодавці морської галузі проводять активну роботу щодо виконання Галузевої угоди, зокрема п. 6.12 Галузевої угоди в частині сплати коштів первинним профспілковим організаціям.

За результатами обговорення були заплановані заходи щодо підвищення ефективності виконання умов Галузевої угоди всіма сторонами у поточному році.

У РЕНІ ОБГОВОРИЛИ ПЕРСПЕКТИВИ ДУНАЙСЬКИХ ПОРТІВ

Стратегія розвитку Дунайських портів стала однією з тем порядку денного виїзної апаратної наради Одеської обласної державної адміністрації. Нарада відбулася 16 травня в Рені за участю губернатора області Максима Степанова, голови Одеської облради Анатолія Урбанського, в.о. голови АМПУ Райвіса Вецкаганса і начальника служби з організації роботи портів ДП «АМПУ» В'ячеслава Вороного.

Зокрема, розвиток Ренійського морського торговельного порту вбачається в приватизації, підвищенні ефективності використання наявних перевантажувальних потужностей і проведенні берегоукріплювальних робіт лівого берега Дунаю, а також у відновленні діяльності в порту вільної (спеціальної) економічної зони в тому вигляді, в якому вона зарекомендувала себе в багатьох країнах світу.

Як зазначив керівник АМПУ Райвіс Вецкаганс, територія порту (94 га) вже ніколи не буде затребувана так, як це було на зорі незалежності України. Тому необхідно шукати інші форми стимулювання ділової активності на цьому майданчику.

Наразі Ренійський порт в кризі. Перше півріччя 2017 року підприємство закінчило з боргами більш ніж на 10 млн.грн. На території порту інвестиційну діяльність здійснюють сім суб'єктів спеціальної економічної зони «Рені». Варто відзначити, що, за даними АМПУ, в січні-квітні 2018 року РМТП збільшив вантажообіг в порівнянні з аналогічним періодом минулого року на 79,3% – до 477,28 тис. тонн.

«Основні питання, пов'язані з ДП «Ренійський морський торговельний порт» - невідповідність потужностей тим обсягам, які підприємство сьогодні переробляє, тут є і об'єктивні, і суб'єктивні причини. У числі суб'єктивних - те, що земля досі не оформлена, і це бар'єр для залучення інвестицій в порт. Якщо ми не знайдемо якісь переваги в нормативній базі для тих суб'єктів господарської діяльності, які тут працюють, нам не варто сподіватися на збільшення вантажопотоку. Порт має потужності для переробки близько 10 мільйонів тонн вантажів, а за підсумками минулого року вантажообіг склав лише 1 мільйон 125 тисяч тонн. В цьому році є хороший приріст вантажопотоку, це пов'язано з ефективною роботою адміністрації та сприятливими погодними умовами (відсутністю льодової ситуації). Але все ж питання оформлення землі, залучення інвестиційних проектів залишаються відкритими. Ми хочемо запропонувати губернатору ініціювати зміни в законодавчій базі, які стосуються Спеціальної економічної зони «Рені», та й в цілому, хотілося б, щоб він побачив підприємство і оцінив його потенціал. Тому ми домовилися про цю зустріч і діалог з місцевою владою. Думка губернатора важлива і при розробці спільної з міністерством стратегії, де ми прописуємо, що стивідорні операції повинні трансформуватися в приватний бізнес. Є багато інструментів для цього, є різні думки про приватизацію, концесію, оренду. Сподіваюся, губернатор заглядає в ці аспекти, і ми спільно виберемо найкращий інструмент трансформації стивідорних операцій в приватний бізнес і спільно запропонуємо цю стратегію Кабінету міністрів. Тільки в цьому напрямку можна розвиватися, оскільки практика показує, що державні стивідорні компанії програють в конкуренції з приватним бізнесом. Це галузева проблема. Причини - в громіздких процедурах узгодження при прийнятті якихось управлінських рішень, значному соціальному навантаженню, і інших факторах. Однозначно, роздержавлення допоможе залучити інвестиції, зберегти ро-

бочі місця і зробити роботу стивідорних компаній більш ефективною. Всі можливі механізми залучення приватного капіталу (концесія, продаж, приватизація або оренда) стануть одним із пріоритетних завдань відомства в 2018 році», - зазначив очільник ДП «АМПУ».

Тож, планується приватизація ДП «Ренійський морський торговельний порт» та внесення змін до Закону України «Про спеціальну економічну зону» Рені «щодо продовження дії спеціальної економічної зони» Рені до 2040 року. Говорячи про ці механізми, керівництво області відзначило, що очікують зростання ділової активності в Рені, створення на території СЕЗ технопарку з переробними підприємствами.

Довідка.

Проектом актуалізованої Стратегії розвитку морських портів України для ДП «Ренійський морський торговельний порт» передбачені берегоукріплювальні роботи на лівому березі ділянки річки Дунай від україно-молдовського кордону до території порту, завершення будівництва автомобільного шляху в обхід м. Рені завдовжки в 6,3 км, закінчення ремонту автодороги М-15 Одеса-Рені, а також вивчення техніко-економічної доцільності організації залізничного сполучення в напрямку порту «Рені» (мається на увазі сполучення між Ізмаїлом та Рені). У середньостроковій перспективі передбачений вихід держави з сегменту стивідорної діяльності шляхом приватизації ДП «Ренійський морський торговельний порт» та реалізація проекту організації залізничного сполучення між Ізмаїлом та Рені (після вивчення його техніко-економічної доцільності).

Для ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» Стратегією передбачено підтримку рівня глибин - як в акваторії самого порту, так й на глибоководному судновому ході «Дунай-Чорне море», і перехід до подальшого етапу реалізації цього проекту з остаточним виходом на глибину 7,2 метра. У середньостроковій перспективі до 2038 року також ще передбачений вихід держави з сегменту стивідорної діяльності шляхом передачі майнового комплексу ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» в концесію, оренду, або його приватизація, також заплановано розвиток вільних перспективних територій. Стратегія включає в себе такий пункт, як електрифікація залізничного сполучення між Білгород-Дністровським і Ізмаїлом.

Для морського порту Усть-Дунайськ основним напрямком прогнозується розвиток туристичних послуг. Зараз сюди, в основному, заходять пасажирські судна. Також в короткостроковій перспективі планується розвиток пасажирського портопункту «Кілія», підвищення ефективності наявних перевантажувальних потужностей, створення умов та залучення потужностей для відродження рейдової перевалки, організація перевалочного хабу. Стратегією передбачено приватизацію ДП «Усть-Дунайський морський торговельний порт» або його об'єднання з ДП «АМПУ», передача функцій адміністрації порту адміністрації найближчого морського порту (ймовірно відбудеться об'єднання з портом Ізмаїл), реконструкція і розвиток під'їзних автомобільних шляхів до портопункту «Кілія».



НАДІЯ Є: СЬОГОДЕННЯ І МАЙБУТНЄ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ОЧИМА НАУКОВЦІВ



Морська галузь України сьогодні під пильною увагою міжнародного транспортного ринку. Вигідне географічне положення, розгалужена транспортна мережа, безпосередня близькість до Чорного моря - ці чинники свідчать про те, що Україна, як транзитний транспортний вузол, цікава і європейському, і азіатському ринку. У той же час, з одного боку, асоційоване членство в ЄС має на увазі розвиток стабільних, ефективних, безпечних і оперативно діючих транспортних систем. З іншого боку, Новий Шовковий шлях - масштабний проект Китаю - виставляє свої умови для країн, що бажають влитися в транспортну магістраль XXI століття.

Євроінтеграція та глобалізація поставили перед морською галуззю України ряд викликів, вирішення яких вимагає гнучкого і зваженого підходу у всіх секторах галузі, починаючи з судноплавства і закінчуючи підготовкою фахівців. Про це говорили учасники п'ятої міжнародної науково-практичної конференції «Поромні перевезення на Чорному морі - як ділянка міжнародних транспортних коридорів», яка проходила з 2 по 6 травня на поромі «Kaunas seaways» в ході рейсу Чорноморськ-Туреччина за підтримки СК «Укрферрі».

Протягом трьох днів вчені морегосподарського комплексу України обговорювали проблеми розвитку морської галузі країни, європейський досвід використання поромних перевезень, економічні та політичні проблеми євроінтеграції чорноморських країн, економічне співробітництво країн Чорного моря, розвиток морського туризму на Чорному морі, а також навчання і підвищення кваліфікації фахівців

морського транспорту.

Серйозне занепокоєння у фахівців викликає стан гідротехнічних споруд в портах. Доповідь на цю тему була зроблена професором ОНМУ Станіславом Рогачко. Вчений акцентував увагу присутніх на проблемі днопоглиблення в більшості морських портів, а саме - глибини біля причалів, які сьогодні не дозволяють приймати великовантажні судна вантажомісткістю 180 тисяч тонн і більше. На думку професора, проблему могли б вирішити рейдові причали, що особливо актуально для танкерів. У зв'язку з перспективами видобутку вуглеводнів в районі острова Зміїний, гостра необхідність таких споруд з кожним роком буде тільки зростати, підкреслив Станіслав Рогачко.

Проблеми безпеки мореплавства озвучила професор університету Людмила Кошарська, яка в першу чергу відзначила плачевний стан вітчизняного суднобудування і судноремонту. Що стосується безпосередньо безпеки роботи на морі, то, за її словами, цей негативний процес безпосередньо пов'язаний з якістю галузевої освіти. Поки в українських спеціалізованих вишах ще є викладачі, які можуть підготувати фахівців високого рівня, які мають попит за кордоном, зазначила Людмила Кошарська, однак для випускників серйозною проблемою є перша робота після закінчення навчання.

В європейських країнах питання практичної підготовки фахівців вирішується за допомогою створення навчально-виробничих підприємств під тематичною назвою «Купити практику», розповіла професор. Після придбання необхідних навичок молоді інженери отримують можливість швидко знайти гідну роботу, бо підприємства придивляються до майбутніх спеціалістів ще в процесі їх практики, з метою подальшого укладення контракту.

Тенденціям морського туризму в світі і його перспективам розвитку в Україні була присвячена доповідь доцента ОНМУ Галини Сільванської. Якщо в світі ця сфера туризму виростає на 7-8% в рік, то в Україні круїзний туризм ледь жевріє, констатувала доповідач. В українських реаліях сьогодні існують морські подорожі тільки в Грузію або Туреччину, завдяки поромним лініям СК «Укрферрі». Вони затребувані, особливо в літній період, причому серед вітчизняних та іноземних туристів. Але це крапля в морі, враховуючи туристичний потенціал України і, зокрема, Південного регіону. На думку доцента, поромні круїзні рейси по Чорному морю

можна відродити, якщо вивести на лінію пором середніх розмірів пасажиромісткістю близько 250-300 осіб.

Вперше в конференції взяли участь і майбутні фахівці - студенти судномеханічного і судноводійного факультетів ОНМУ. Для них була організована зустріч зі старшим механіком порома Віктором Евсіковим і знайомство з двигунами і механізмами судна в машинному відділенні.

Повертаючись до теми транспортної системи України, з деякими з проблем в цій галузі учасники конференції зіткнулися ще до виходу в море. Зокрема, дорожнє полотно траси Одеса-Чорноморськ до поромного комплексу порту Чорноморськ з розбитими бетонними плитами і ямами вже протягом багатьох років викликає чимало протестів серед водіїв великовантажних ТІРів, що в кінцевому рахунку створює додаткові проблеми для автомобільних перевезень. Крім цього, на сьогоднішній день митно-прикордонний термінал комплексу не відповідає міжнародним нормам, а система проходження прикордонного контролю потребує суттєвого спрощення процедур.

Але, якщо пасажирів в терміналі поромного комплексу втрачають лише кілька десятків хвилин під час проходження прикордонних формальностей, то судно може витратити десятки годин для оформлення вантажних документів.

- Під час кожної стоянки в порту мені доводиться підписувати сотні документів, часом до двох тисяч листів, - розповів учасникам конференції капітан «Kaunas seaways» Сергій Швед, - Тоді як, працюючи на Балтиці або в Північному морі, можу сказати, що процедура оформлення приходу або відходу обмежується всього двома-трьома підписами. Весь документообіг йде в електронному вигляді, що незрівнянно зручніше і вигідніше для всіх сторін транспортного процесу. У «Укрферрі» підраховували, що якби пороми компанії працювали за європейськими нормами, то додаткова кількість рейсів збільшилася б на 12-15 на рік. А це величезна економія, підвищення ефективності, зниження витрат і, відповідно, вигода для вантажовласників.

За підсумками доповідей, виступів і обговорень проблемних питань учасниками конференції буде направлено звернення до керівництва і фахівців морської галузі, в якому будуть рекомендовані подальші шляхи її розвитку.

www.sudohodstvo.org

В'ЄТНАМСЬКИЙ ПОРТ «ЛОТОС» ПРИНОСИТЬ УКРАЇНІ ДИВІДЕНДИ



25 - 26 квітня 2018 року заступник Міністра інфраструктури з питань євроінтеграції Віктор Довгань здійснив робочу поїздку для перевірки роботи порту Лотос в Хошиміні, Соціалістична Республіка В'єтнам. До сфери управління Мінінфраструктури належить Державна судноплавна компанія «Чорноморське морське пароплавство» (далі - ДСК «ЧМП»), яка є співзасновником спільного українсько-в'єтнамського підприємства «Лотос» та володіє 38% частки в порту ДСК «ЧМП».

Разом з керуючим санацією Євгеном Лахненко проведено загальні збори акціонерів, в ході яких першим заступником генерального директора пор-

ту призначено представника українського державного підприємства. Починаючи з 1 червня 2018 року представник України буде підписувати всі комерційні та фінансові документи по господарській діяльності порту.

На підставі аудиту прийнято рішення виплатити Україні дивіденди в розмірі 140 000 дол. США за 2017 рік. Чистий прибуток за 2017 рік склав 530 000 дол. США, 70% прибутку було розподілено між двома акціонерами, решта коштів піде в капітальні інвестиції в новий договір оренди 2 га території для збільшення перевалки контейнерів.

В 2017 році порт переважно працював на імпор-

20% обладнання з Японії для будівництва метро в Хошиміні, 50% металопрокат з Китаю та 20% контейнери. Було проведено переговори з Народним комітетом (муніципалітет Хошиміна) для отримання екологічного дозволу на днопоглиблення в 2018 році до 8.5 м вартістю 200 000 дол. США.

Віктор Довгань наголосив на здійсненні фінансового аудиту та аналізу комерційної діяльності порту Лотос. Перед новим керівництвом поставлено завдання розвивати експорт зернових та соняшникової олії з України до В'єтнаму та перевалку аграрної продукції в порту Лотос, Хошиміні.

У грудні 2017 року Україна відновила контроль над часткою у в'єтнамському порту Лотос, що належить ДСК «ЧМП». З 2011 року підприємство не виплачувало дивіденди українській стороні через протиправну діяльність представника ДСК «ЧМП» у В'єтнамі.

Як повідомив раніше заступник міністра інфраструктури Юрій Лавренюк, Мінінфраструктури розглядає варіант продажу української частки порту Лотос, а виручені кошти пропонує направити на відновлення діяльності ДСК «ЧМП».

Порт Лотос розташований в 43 морських милях від впадіння річки Сайгон в Південно-Китайське море. Порт знаходиться в найбільшому місті В'єтнаму - Хошиміні. Портом керує спільне підприємство Lotus JV, створене в 1991 році компаніями Vietrans (В'єтнамська транспортна компанія), VOSA (В'єтнамський судноплавний шлях, агентство) і ЧМП (згодом - «Бласко-ЧМП»). Зараз 62% Lotus JV володіє Vietrans і 38% - «Бласко-ЧМП». Потужність порту - до 2 млн тонн і до 200 тис. TEU.

КРАЇНИ ЧОРНОМОРСЬКОГО БАСЕЙНУ ВИЗНАЛИ СТАТУС МОРСЬКИХ ПОРТІВ, РОЗТАШОВАНИХ НА ТЕРИТОРІЇ АР КРИМ, ЯК «ЗАКРИТІ»

Комітетом Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні, дев'ятого квітня 2018 року у м. Одеса, підтримано пропозицію Української делегації щодо приведення у ЧМІС назв українських морських портів у відповідність до назв, визначених в UN/LOCODE, відповідне завдання включено до програми дій Комітету.

Документом, окрім правильних назв українських морських портів, визначено статус морських портів, розташованих на території АР Крим, як «закриті». Прийняття Комітетом Чорноморського меморандуму документу PSCC 19/9.2.3 є визнанням закритого статусу кримських



портів. Це ще один крок на шляху до недопущення порушення суверенітету України та захисту інтересів держави на міжнародному рівні.

Цьогорічне засідання Комітету проходило під головуванням координатора контролю державою порту Морської адміністрації Республіки Туреччина – Наурі

Hasandayiglu. На засіданні були присутні представники України, Туреччини, Болгарії, Грузії та Російської Федерації. Крім того, представника від України Дмитра Петренка обрано Головою Комітету у 2018 році.

З метою недопущення використання у Чорноморському регіоні протизаконної

інформації щодо належності морських портів, розташованих на тимчасово окупованій території АР Крим до Російської Федерації, Україною було винесено на розгляд Комітету пропозиції щодо запровадження в Чорноморській інформаційній системі (ЧМІС) використання Класифікатора торговельних і транспортних пунктів Організації Об'єднаних Націй (UN/LOCODE) (документ PSCC 19/9.4.2). Повної підтримки цієї пропозиції досягти не вдалося, але завдяки наполегливості представників української делегації вивчення зазначеного питання включено до програми дій Комітету, а рішення буде прийнято на наступному засіданні Комітету, яке відбудеться у квітні 2019 року у м. Бургас, Республіка Болгарія.

ПІДПИСАНО ЗАКОН ПРО РОЗВИТОК УКРАЇНСЬКОГО СУДНОБУДУВАННЯ



Під час відвідування ТОВ СП «Нібулон» в Миколаєві, в кінці травня цього року, Президент Петро Порошенко підписав Закон «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо збереження та розвитку вітчизняної суднобудівної промисловості», - повідомляє прес-служба Адміністрації Президента.

Закон збільшує до 730 днів максимальний загальний термін безмитного ввезення імпортової продукції для її переробки на митній території України. Це створить додаткові можливості для розвитку вітчизняної суднобудівної та судноремонтної галузі, зростання її конкурентоспроможності на зовнішньому ринку.

Таким чином, закон сприятиме розвитку водного транспорту України, суднобудівної та судноремонтної галузі та створенню нових робочих місць, внаслідок збільшення кількості замовлень на суднобудування і судноремонт.

Будемо сподіватися, що це дасть результати!

МЕМОРАНДУМ ПРО СПІВПРАЦЮ УКРАЇНИ ТА ІМО ПІДПИСАНО



Україна підписала Меморандум про співпрацю з Міжнародною морською організацією (ІМО) щодо участі у системі аудиту держав - членів ІМО, повідомляє прес-служба Мінінфраструктури.

Церемонія відбулася 18 травня в штаб-квартирі ІМО в Лондоні в присутності державного секретаря Міністерства інфраструктури Андрія Галушака, Посла України у Великій Британії, Постійного представника України при ІМО Наталії Галібаренко та Генерального секретаря Організації Кітак Ліма.

Підписанням цього документа Україна офіційно підтверджує свою згоду на проведення аудиту Міжнародною морською організацією, який відбудеться з 9 до 18 червня 2018 року. Предметом аудиту буде перевірка виконання Україною її міжнародних зобов'язань у сфері морської безпеки. Проходження Україною аудиту ІМО сприятиме зміцненню авторитету України як морської держави.

В ХДМА ПРОВЕДЕНО ПРОФІЛАКТИЧНИЙ ТРЕНІНГ

27 квітня 2018 року в актовій залі академії відбувся тренінг для старшин І курсу факультету судноводіння та їх заступників. Провела захід практичний психолог академії Соцька Марія Володимирівна.

Мета тренінгу - закріплення на практиці теоретичних знань, отриманих курсантами в ході вивчення модуля про ВІЛ/СНІД, який з січня 2018 року введено



у курс «Безпека життєдіяльності та основи охорони праці». Це стало можливим завдяки спільному проекту Профспілки робітників морського транспорту України (ПРМТУ) і Міжнародної федерації транспортників (ITF). Така ініціатива абсолютно інноваційна для морської галузі.

Представники галузевої Профспілки зазначають, що застосування превентивних заходів для підтримки здоров'я молодих моряків є невід'ємною частиною якісної підготовки фахівців. Херсонська державна морська академія - це морський навчальний заклад, який постійно впроваджує новаторські методики навчання. Саме тому Профспілка прийняла рішення почати реалізацію проекту саме з ХДМА.

Виконуючи практичні завдання тренінгу, учасники мали можливість переконаватися, наскільки швидко поширюються хвороби в людському суспільстві, згадати, якими шляхами передається ВІЛ-інфекція.

Особливу увагу було приділено профілактиці стигматизації та дискримінації людей, що живуть з ВІЛ. В ході виконання вправи учасники зіткнулися з тими почуттями, які відчуває інфікована людина, з її побоюваннями і обмеженнями. Це дозволило уникнути страхів, що виникають в суспільстві по відношенню до людей, які живуть з ВІЛ.

Пройшовши даний тренінг і отримавши необхідний досвід, старшини і їх заступники зможуть провести подібний захід в академічних групах, поширюючи необхідні знання серед своїх однолітків. Також планується організувати в групах конкурс на кращий буклет і інформаційний бюлетень з питань ВІЛ/СНІДу. Підсумком цього заходу стала студентська конференція, яка відбулася в травні 2018 року. Вона була присвячена пам'яті людей, померлих від СНІДу.

МИКОЛА ШИПІК: «ДЛЯ НАС ДУЖЕ ВАЖЛИВО, ЩОБ ПАРОПЛАВСТВО ЗБЕРЕГЛО СВОІ ПОЗИЦІЇ НА ДУНАЇ»



У черговий рейс на порти Сербії готується екіпаж теплоходу «Григорій Морозов», який очолює капітан Микола Петрович Шипік.

На теплоході відчувається господарська рука – все пофарбовано, вимито, камбуз сяє чистотою, у машинному відділенні тішать око пофарбовані в зелений і жовтий колір механізми. У кают-компанії по-домашньому затишно, на стіні величезний плазмовий телевізор, дзеркало на півстіні, квіти у горщиках ... Одним словом, від «підрutki» до технічних приміщень все в ідеальному стані. Можна навіть знімати рекламні ролики. Усе це завдяки людям, які працюють тут багато років і навіть десятиліття.

Незважаючи на метушню перед відходом, на борту панувала ділова і у той же час дуже тепла атмосфера, люди доброзичливо перемовлялися, радіючи майбутньому рейсу.

– В екіпажі сім чоловік, – розповідає капітан Микола Петрович Шипік. – Усі з високими професійними якостями. Кожен зацікавлений у тому, щоб судно було працездатне, на хорошому рахунку, оскільки це і робоче місце, і другий дім. Тому спільно дбаємо про нашого «годувальника». Ось і зараз перед рейсом своїми силами здійснили невеликий профілактичний ремонт, фахівці Бази технічного обслуговування флоту перевірили електроніку. Отож все у нас нормально.

Якщо підніматися на борт судна, під рубкою є оптимістичний напис «Don't worry, be happy». Виявилось, це девіз екіпажу, автором якого є сам М.П. Шипік. Спокій капітана, його впевненість у тому, що все буде добре, передається екіпажу, налаштовує на позитив.

– Є речі, на які ми не можемо вплинути, – філософствує

капітан. – Тому краще будемо добре робити те, що вміємо.

Про кожного в екіпажі можу сказати, що це професіонали, всі хлопці на своєму місці. Висловлюючись технічною мовою, весь механізм працює, кожна шестерня крутиться в правильному напрямку і з необхідною швидкістю.

Єдине, чого всім нам хотілося б, так це стабільності. Коли радієш життю, тому, що пароплавство працює, є вантажі, зарплата і впевненість у завтрашньому дні. Для мене і екіпажу пароплавство – щось більше, ніж підприємство, де заробляють гроші. Це рідне і близьке. І як би це пафосно або смішно для когось не звучало, – ми патріоти пароплавства, для нас дуже важливо, щоб воно зберегло свої позиції на Дунаї.

Зоя Кулинская.

Фото Татьяни Котвенко

«ІНВЕСТИЦІЙНИЙ КЛІМАТ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ ПРЯМО ПРОПОРЦІЙНИЙ РІВНЮ БЕЗПЕКИ» - ІЕН СТЮАРТ

У 2018 році морські порти України очікує ряд перетворень, в числі яких - оптимізація системи охорони відповідно до чинного українського законодавства та міжнародної системи безпеки суден і портів. Спеціалізована охорона в портах: надумана необхідність або можливість для розвитку?

Доцільність ініційованої Адміністрацією морських портів України в січні цього року пропозиції ввести спеціалізовану охорону в портах сьогодні активно обговорюється на відкритих майданчиках за участю представників українського портового співтовариства і іноземних фахівців.

В ексклюзивному інтерв'ю журналу «Судноплавство» директор лондонської консалтингової компанії «G4S Risk Consulting Ltd» Іен Стюарт розповів про те, чому сучасним портам необхідна спеціалізована охорона, як це працює в найбільших портах світу, чи можлива імплементація досвіду європейських портів в Україні і з чого слід починати.

Пан Стюарт, чим пояснюється необхідність спеціалізованої охорони в морських портах?

– Необхідність наявності спеціалізованої охорони в морських портах в першу чергу пояснюється тим, що порти повинні відповідати міжнародним нормативним вимогам, дотримання яких забезпечує сприятливий інвестиційний клімат в портах і дає можливість портам залучати до партнерства бізнес-структури. Сучасні портові вимоги по техніці безпеки мають на увазі, що система безпеки повинна бути на рівні світових стандартів. Якщо порт не дотримується цих правил, то не варто чекати реальних інвесторів. Другий важливий момент полягає в тому, що іноземні судна, які прибувають в порт для завантаження/розвантаження, повинні бути впевнені у своїй безпеці. Власне, тому головне правило порту - слідувати Міжнародному Кодексу з охорони суден і портових споруд. Система безпеки, що відповідає вимогам цього документа, дозволяє продемонструвати і довести контролюючим органам, що безпека в порту перебуває на належному рівні і повністю відповідає міжнародній системі безпеки суден і портів.

Які основні принципи функціонування спеціалізованої охорони в портах?

– Візьміть будь-який морський порт в Європі, і ви

побачите, що його безпеку забезпечують виключно приватні підприємства. Послугами приватних охоронних агентств користуються також великі порти в США і Великобританії. Наприклад, в портах Великобританії існує певна система співпраці з такими сек'юриті-компаніями.

Це працює наступним чином:

1. Портовий оператор укладає субдоговір з морським охоронним підприємством, що надає послуги з безпеки в портах.

2. Компанія координує свої дії з міською поліцією.

3. Розробляється спільний план дій на випадок виникнення надзвичайних подій.

Якщо ж в порту декілька портових операторів, то кожен з них має укладений самостійний субдоговір, при цьому всі дії координуються адміністрацією порту. У підсумку це виглядає, як єдина інтегрована система безпеки. Таким чином, сек'юриті-компанія - перша структура, яка, в разі виникнення якоїсь непередбаченої ситуації, зобов'язана оперативно відреагувати на проблему до приїзду поліції.

Які аргументи на користь приватних охоронних структур в портах Ви можете привести?

– Приватні підприємства, що надають послуги із забезпечення безпеки, є більш ефективними в ряді моментів. До їх числа я б хотів віднести той факт, що такі компанії в своїй роботі використовують новітні технології. Крім того, їхні послуги можуть бути менш витратними, якщо їх дії будуть координуватися з державними структурами безпеки, я маю на увазі поліцію. Як я говорив вище, таку практику активно використовують багато країн. Дана синергія дозволяє попередити можливі інциденти і сприяє активному розвитку портів.

Чи можлива імплементація досвіду європейських портів в Україні та з чого слід почати?

– Якщо портова галузь України хоче розвиватися, їй слід задуматися про вдосконалення системи безпеки в портах. І тут якраз стане в нагоді досвід тих портів, які вже користуються послугами спеціалізованих охоронних компаній. Що стосується реорганізації українських морських портів в сфері безпеки, то на даний момент важливо розібратися, якою є реальна ситуація з системою безпеки в портах. Необхідно провести



свого роду експертну перевірку і зрозуміти, що очікує українські порти в майбутньому і, відповідно, які дії щодо посилення безпеки необхідно виконати.

Скільки часу знадобиться українським портам для адаптації до нової системи?

– Це далеко не такий швидкий і легкий процес, як здається на перший погляд. В першу чергу він потребує грошових вкладень, а також готовності держави та морського бізнесу до вдосконалення. З одного боку держава не завжди хоче відпускати цю сферу зі свого контролю, з іншого - бізнес не готовий довіряти приватним охоронним агентствам. Складність реформування системи безпеки в українських портах буде полягати в подоланні перехідного періоду від забезпечення безпеки державою до забезпечення безпеки приватними підприємствами. Ми могли спостерігати це в багатьох країнах, де вся система безпеки перебувала під контролем у держави. Проте, якщо цей процес в Україні буде запущено, і бізнес його підтримає, в найближчому майбутньому ми зможемо побачити позитивний ефект від його реалізації.

КОЖЕН УКРАЇНЕЦЬ МАЄ ПРАВО НА БЕЗОПЛАТНУ МЕДИЧНУ РЕАБІЛІТАЦІЮ



Стаття 49 Конституції України гарантує кожному громадянину право на охорону здоров'я та медичну допомогу. Поняття "медична допомога" включає в себе і реабілітацію у зв'язку з хворобами, травмами, отруєннями, патологічними станами тощо.

Так, медична реабілітація – вид медичної допомоги, що надається пацієнтам в амбулаторних або стаціонарних умовах і включає систему медичних та інших заходів, спрямованих на відновлення порушених чи втрачених функцій організму особи, на виявлення та активізацію компенсаторних можливостей організму з метою створення умов для повернення особи до нормальної життєдіяльності, на профілактику ускладнень та рецидивів захворювання.

Основи законодавства України про охорону здоров'я визначають, що медична реабілітація здійснюється безоплатно державними та комунальними закладами охорони здоров'я, з якими укладено договори про медичне обслуговування населення, за направленням відповідно до медичних показань державного чи комунального закладу охорони здоров'я, в якому пацієнтові надавалася вторинна (спеціалізована) чи третинна (високоспеціалізована) медична допомога.

Медична реабілітація призначається пацієнтам:

- після закінчення гострого періоду захворювання в разі наявності обмежень життєдіяльності;
- з уродженими та спадковими патологічними станами, набутими порушеннями опорно-рухового та мовного апарату, вадами зору та слуху;
- у разі встановлення стійкої непрацездатності (інвалідності).

Наразі більш детально розглянемо умови та порядок здійснення реабілітаційного лікування за рахунок коштів Фонду соціального страхування України (далі – Фонд).

Відповідно до законодавства про загальнообов'язкове державне соціальне страхування, за рахунок коштів Фонду здійснюється оплата лікування осіб, застрахованих за загальнообов'язковим державним соціальним страхуванням, у зв'язку з тимчасовою втратою працездатності (далі – застраховані особи) в реабілітаційних відділеннях санаторно-курортних закладів.

Слід зазначити, що медична реабілітація в умовах санаторно-курортних закладів спрямована на якнайшвидше відновлення здоров'я та працездатності людини, зменшення показників первинної інвалідності, підвищення рівня життєдіяльності, а також на скорочення термінів тимчасової непрацездатності.

Висока ефективність проведення медичної реабілітації може бути досягнута лише за умов обов'язкового дотримання основних принципів: раннього початку, безперервності, послідовності, наступності та повноти надання медичної допомоги хворим, індивідуального підходу та програмування відновного лікування.

Законом України "Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування" визначено, що для забезпечення відновлення здоров'я застраховані особи мають право на лікування в реабілітаційних відділеннях санаторно-курортних закладів після перенесених захворювань і травм за рахунок коштів Фонду.

Медична реабілітація призначається пацієнтам після

закінчення гострого періоду захворювання в разі наявності обмежень життєдіяльності та виконання трудової діяльності і спрямована на відновлення здоров'я працюючої особи та повернення її до суспільно-корисної праці, профілактику ускладнень хвороб та зменшення витрат на допомогу по тимчасовій непрацездатності.

З метою вдосконалення механізму забезпечення права застрахованих осіб на лікування в реабілітаційних відділеннях санаторно-курортних закладів, відповідно до вимог законодавства, постановою правління Фонду № 39 від 13.07.2017 р. затверджено Порядок відшкодування витрат за надані соціальні послуги з лікування застрахованих осіб та членів їх сімей після перенесених захворювань і травм у реабілітаційних відділеннях санаторно-курортних закладів за рахунок коштів Фонду соціального страхування України (далі – Порядок).

Відповідно до вимог Порядку, санаторно-курортний заклад забезпечує застраховану особу збалансованим дієтичним лікувальним харчуванням відповідно до профілю медичної реабілітації (дієтичні столи від 1 до 15) та коригує його у випадку наявності супутніх захворювань, з дотриманням фізіологічних (медичних) норм харчування не нижче рівня, визначеного Кабінетом Міністрів України.

Санаторно-курортний заклад також повинен мати належну матеріально-технічну базу, що відповідає діючим нормам, стандартам та вимогам законодавства до санаторно-курортних закладів.

Застраховані особи протягом усього терміну лікування, включаючи день прибуття та день від'їзду, забезпечуються двомисісними палатами з усіма зручностями, із комплексним і справним електротехнічним та сантехнічним обладнанням. Усі палати повинні бути забезпечені тепlopостачанням (опаленням) за рахунок централізованого або автономного опалення, відповідно до діючих норм теплового температурного режиму, а також цілодобовим водопостачанням (гарячою водою – цілодобово або за графіком).

Відновлення здоров'я застрахованих осіб за рахунок коштів Фонду здійснюється за профілями медичної реабілітації:

- нейрореабілітація (підгострий період інсультів (після оперативних втручань на судинах мозку або без них); підгострий період черепно-мозкових травм);
- м'язово-скелетна реабілітація (підгострий період після операцій на опорно-руховому апараті (ортопедичних, травматологічних); підгострий період опіків; ревматологічні захворювання);
- кардіо-пульмонарна реабілітація (підгострий період інфаркту міокарда (після оперативних втручань на судинах серця або без них); стан після пролікованої нестабільної стенокардії (після оперативних втручань на судинах серця або без них); підгострий період після операцій на серці; підгострий період захворювань легенів; підгострий період після операцій на легенях, у тому числі з приводу гнійних процесів нетуберкульозного характеру; цукровий діабет);
- медико-психологічна реабілітація учасників АТО (порушення адаптації; розлади, пов'язані із споживанням їжі; неорганічні розлади сну; соматоформні розлади; неврастенія);
- реабілітація після оперативних втручань на органах зору (підгострий період після оперативних втручань на ор-

ганах зору);

- реабілітація при порушенні перебігу вагітності (ускладнена вагітність);

- інша (соматична) реабілітація (підгострий період після оперативних втручань на органах травлення; підгострий період після оперативних втручань на органах сечостатевої системи (оперативного та інструментального видалення каменів з нирок і сечових шляхів, ударно-хвильової літотрипсії); підгострий період після оперативних втручань на жіночих статевих органах).

Термін лікування в реабілітаційному відділенні визначається лікуючим лікарем та лікарсько-консультативною комісією (далі – ЛКК), який є необхідним для відновлення здоров'я та працездатності застрахованої особи відповідно до профілю лікування та особливостей перебігу хвороби, але не більше 24 днів.

Граничні розміри витрат на відшкодування вартості одного ліжко-дня лікування для застрахованої особи або члена її сім'ї, затверджуються правлінням Фонду. У 2018 році граничний розмір таких витрат для застрахованої особи або члена її сім'ї становить 600 грн., для супроводжуваних осіб – 420 грн. У разі, коли вартість фактично наданих послуг із реабілітаційного лікування перевищує граничні розміри витрат, застрахована особа самостійно сплачує різницю коштів на рахунок санаторно-курортного закладу.

З 01.01.2018 р. Порядком запроваджено принципово новий полегшений механізм забезпечення застрахованих осіб соціальними послугами з лікування в реабілітаційних відділеннях санаторно-курортних закладів після перенесених захворювань і травм. Так, застрахована особа направляється до реабілітаційного відділення санаторно-курортного закладу за її вибором відповідно до медичних показань визначеного профілю медичної реабілітації за рекомендацією лікуючого лікаря та за наявності висновку ЛКК закладу охорони здоров'я, де перебуває зазначена особа на лікуванні.

Після надання висновку ЛКК заклад охорони здоров'я інформує орган Фонду про потребу застрахованої особи (з урахуванням медичних показань та протипоказань) в подальшому лікуванні в реабілітаційному відділенні санаторно-курортного закладу із зазначенням профілю.

Представник Фонду прибуває в заклад охорони здоров'я та разом із хворим заповнює заяву про забезпечення реабілітаційним лікуванням. Застрахованій особі надається перелік санаторно-курортних закладів у розрізі профілів медичної реабілітації, які відповідають кваліфікаційним вимогам для надання послуг з реабілітаційного лікування за профілем його хвороби, та пропонується обрати відповідний санаторій. Далі Фонд узгоджує із санаторієм, обраним застрахованою особою, можливість прийому на реабілітаційне лікування та дату заїзду хворого. Після чого укладається тристоронній договір – між застрахованою особою, органом Фонду та санаторно-курортним закладом.

Адресне забезпечення санаторною медичною реабілітацією передбачає підвищення якості надання санаторно-курортними закладами послуг з реабілітаційного лікування та збільшення кількості застрахованих осіб, які зможуть відновити здоров'я в реабілітаційних відділеннях санаторіїв за рахунок коштів Фонду.

КОМАНДА ПРМТУ ВЗЯЛА УЧАСТЬ У VII МІЖНАРОДНІЙ СПАРТАКІАДІ ТРАНСПОРТНИКІВ



270 профспілкових активістів з чотирьох країн взяли участь у VII Міжнародній Спартакіаді транспортних робітників, яка пройшла з 30 травня по 2 червня в морському курортному місті Албена (Болгарія). Організаторами традиційного спортивного заходу виступили Федерація транспортних профспілок Болгарії спільно з фондом «Future Foundation».

У VII Спартакіаді взяли участь 13 команд з Болгарії, Хорватії, України та Росії.

Україну на ній, ось уже третій рік поспіль, представила команда спортсменів-членів Профспілки робітників морського транспорту України. В цьому році до неї увійшли моряки з різних крiйнових компаній і курсанти Національного університету «Одеська морська академія».

Учасники Спартакіади боролися за призові місця в 12 різних видах спорту. Змагання проходили як в особистому, так і в командному заліку.



Команда ПРМТУ взяла участь в змаганнях з плавання, настільного тенісу, легкої атлетики, шахів, дартсу, пляжного волейболу, баскетболу, бадмінтону.

Спортивний запал і бажання домогтися перемоги для своєї команди захопили всіх учасників Спартакіади. Гостра, безкомпромісна боротьба в кожному виді спорту зайвий раз підтвердила стару спортивну істину - перемогти, але перемогти чесно.

У змаганнях з пляжного волейболу команда ПРМТУ здобула дві перемоги і вийшла у фінал. Також, у фінал турніру з дартсу серед чоловіків вийшов Віктор Грибанов, курсант 2-го курсу судноводійного факультету НУ «ОМА».

Курсант другого курсу НУ «Одеська морська академія» Денис Пугач гідно представив нашу команду в турнірі з настільного тенісу. Достойно показали себе в змаганнях з плавання серед жінок Діана Торопенко і Марія Ктрічан, курсанти НУ «ОМА».



У підсумку, команда ПРМТУ, в складі 4 осіб (Якименко Олександр - матрос «Elvictor», Грибанов Віктор - курсант 2-го курсу судноводійного факультету НУ «ОМА», Пугач Денис - курсант 2-го курсу судноводійного факультету НУ «ОМА», Корженко Артем - 3-й механік компанії «Anglo-Eastern») зайняла призове третє місце в змаганнях з баскетболу (стритболу), а в змаганнях з легкої атлетики, в бігу на 2000 м серед чоловіків, член команди ПРМТУ Коджебаш Михайло - курсант 3-го курсу судноводійного факультету НУ «ОМА», посів друге призове місце.

ПРМТУ вдячний всім учасникам команди за те, що вони з честю та гідністю представили Профспілку на таких відповідальних змаганнях. Це ще раз підкреслює, що всі члени ПРМТУ - це єдина родина, яка готова заявляти про себе і пропагувати здоровий спосіб життя!

Вітаємо переможців змагань та бажаємо всім учасникам особистих і спортивних перемог!

АЗЕРБАЙДЖАН ВІДКРИВ НОВИЙ МОРСЬКИЙ ПОРТ



На узбережжі Каспійського моря, в селищі Аляти, в 65 км на південь від Баку, Азербайджан відкрив новий міжнародний морський торговельний порт потужністю 15 млн.тонн.

За повідомленням Міністерства економіки Азербайджану, вантажі, що надходять в країну з різних напрямків, будуть транспортуватися в Європу залізницею Баку - Тбілісі - Карс або суднами - в східному напрямку.

На відкритті комплексу президент Азербайджану Ільхам Алієв відзначив, що старий порт, розташований в центрі Баку, вже не відповідає потребам країни і його можливості приймати зростаючі обсяги вантажів обмежені. За словами Алієва, новий порт побудований із застосуванням найвищих стандартів, закуплено сучасне обладнання, в тому числі крани.

Проект нового порту розробила голландська компанія Royal Haskoning. Будівництво тривало понад сім років - з листопада 2010 року. 12 причалів порту займають територію в 117 га. Він здатний перевалювати 15 млн.тонн вантажів на рік, в тому числі 100 тис. контейнерів.

В акваторії проведені днопоглиблювальні роботи, побудований підхідний канал для суден, який дозволяє заходити в порт суднам дедвейтом 7-8 тис.тонн. В майбутньому планується довести потужність порту до 25 млн. тонн вантажів і 500 тис. контейнерів на рік.

За первинними оцінками, інвестиції в будівництво порту, яке фінансувалося самим Азербайджаном, склали більше \$ 400 млн.

АВТОНОМНА ШВАРТОВКА ВІД WÄRTSILÄ



Wärtsilä успішно закінчила тестування інноваційної технології з автономного швартування судна. Експеримент проводився з січня по квітень на поромі «Folgefonn», що належить норвезькому оператору Norled. Довжина судна становить 83 м.

Завершальним етапом тестування стали швартовні випробування в порту в реальній обстановці. Як відзначають в компанії, все пройшло повністю в автоматичному режимі, ні на одному з етапів капітану не треба було переключатися в ручний режим управління.

Система автономного швартування запускається в двох кілометрах від причалу, швидкість судна поступово зменшується, потім в автоматичному режимі виконується маневрування при постановці судна до причалу і швартування, поки судно не буде закріплено біля причалу. Ця технологія працює і у зворотному порядку - коли судно відшвартовується.

Маневрування судна, включаючи рульове управління і рух, автоматично запускається програмним забезпеченням, проте ручний режим доступний на будь-якому етапі. Відзначається, що технологія Wärtsilä забезпечує безпеку, знижуючи ризики можливої людської помилки.

DAMEN ПРЕДСТАВИВ СВІЙ РЕВОЛЮЦІЙНИЙ ПОРТОВИЙ БУКСИР



Як пояснюють в компанії, головна інноваційність проекту полягає в тому, що, по суті, у судна дві носових частини, так що воно завжди може працювати носом вперед.

Тяга на гаку - 75 тонн при буксируванні штовханья і 71 тонна при кильватерному буксируванні. Крім того, у RSD 2513 більше висота надводного борту, ніж зазвичай буває у буксирів такого розміру (довжина - 25 м).

Також, з метою підвищення безпеки екіпажу в рубці використано безосколкове скло. Надбудова змонтована з використанням клею, щоб знизити шуми і вібрацію. Буксир оснащений системою віддаленого моніторингу.

Damen має намір продемонструвати новинку в різних портах Європи, почавши промо-тур з Італії.

