

the SEAFARER МОРЯКЪ

1912-2018



УКРАЇНСЬКА ПРОФСПІЛКОВА ТРАНСПОРТНА ГАЗЕТА
ЛИПЕНЬ-СЕРПЕНЬ № 68-69

ДОКЕРСЬКИЙ СЕМІНАР В ОДЕСІ. НОВІ ВИМОГИ ДО СПЕЦІАЛЬНОСТІ ДОКЕРА І ДОСВІД ЄВРОПЕЙСЬКИХ ПРОФСПІЛОК



З ініціативи Профспілки робітників морського транспорту України, в Одесі пройшов семінар на тему «Зміни в законодавстві України. Нові вимоги до спеціальності докера і досвід європейських профспілок».

стор. 00



НА ГРЕБЕНІ ХВИЛІ: В ОДЕСІ ПРОЙШОВ ПЕРШИЙ В СХІДНІЙ ЄВРОПІ СЕМІНАР ДЛЯ ПРАЦІВНИКІВ КРУЇЗНОЇ ІНДУСТРІЇ

У період з 25 по 28 червня в Одесі пройшов перший у Східній Європі семінар для працівників круїзної індустрії. Круїзний семінар був організований під егідою Міжнародної федерації транспортників (ITF) її членськими організаціями з Норвегії, Німеччини, Італії та України - найбільшими профспілками NSU, ver.di, FIT-CISL і, звичайно, PRMTU.

стор. 00

В ОДЕСІ РОЗПОЧАВ РОБОТУ МОРСЬКИЙ ІНФОРМАЦІЙНИЙ ЦЕНТР ПРМТУ

З метою надання невідкладної інформаційно-консультаційної допомоги українським морякам 28 червня 2018 року в м.Одесі відбулося урочисте відкриття Морського інформаційного центру Професійної спілки робітників морського транспорту України за підтримки Міністерства закордонних справ України.

стор. 00



ПРМТУ: ВСТУПАЙ, ПІДТРИМУЙ, БОРИСЬ!

ДОКЕРСЬКИЙ СЕМІНАР В ОДЕСІ. НОВІ ВИМОГИ ДО СПЕЦІАЛЬНОСТІ ДОКЕРА І ДОСВІД ЄВРОПЕЙСЬКИХ ПРОФСПІЛОК



За ініціативою Профспілки робітників морського транспорту України, в Одесі пройшов семінар на тему «Зміни в законодавстві України. Нові вимоги до спеціальності докера і досвід європейських профспілок». Участь в ньому взяли Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк, заступник голови докерської секції ITF й ETF Торбен Сиболд, секретар німецької профспілки VER.DI Гельмут Лоссе, начальник сектору організації праці й заробітної плати відділу кадрів апарату управління ДП «АМПУ» Роксана Савенкова.

Також в роботі семінару брали участь докери-механізатори Бердянського, Білгород-Дністровського, Ізмайльського, Херсонського морських торговельних

ступовий вихід держави зі сфери надання стивідорних послуг на користь реалізації концесійних проектів або інших форм державно-приватного партнерства.

«Тенденції ринку праці в морських портах України такі, що українські портові оператори вже відчувають брак висококваліфікованих портових робітників, здатних працювати на сучасному високотехнологічному обладнанні, - зазначив Олег Григорюк. - Національна система навчання докерів, їх професійна підготовка і перепідготовка значно застаріла, використовуються навчальні програми і стандарти, розроблені ще за радянських часів. Позначається і масова трудова міграція кваліфікованих докерів в країни Євросоюзу. Разом з тим, стандарти



портів, морських торговельних портів «Чорноморськ» та «Южний», стивідорної компанії «Ольвія», контейнерного терміналу «Одеса», компанії «Тіс-Зерно» та приватного підприємства «СВ».

Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк презентував учасникам семінару проект Профспілки зі створення сучасної системи навчання портовиків й захисту їх соціально-трудових прав та гарантій.

Доповідач акцентував увагу слухачів на тому, що передумовами для реалізації проекту стала реформа системи управління морськими портами, що почалася в червні 2013 року з моменту вступу в силу Закону «Про морські порти України», яка, на жаль, не принесла очікуваних результатів.

До того ж, Кабінет міністрів України оголосив, що стратегічним курсом є по-

техніки безпеки та охорони праці при портових роботах значно застаріли і не відповідають вимогам МОП, ІМО і нормам ЄС. Система державного нагляду за дотриманням вимог техніки безпеки та охорони праці в морських портах практично не функціонує».

Пропонований Профспілкою проект покликаний вирішити дану проблему.

«Мета даного проекту - створити ефективну систему підготовки портових працівників; знизити рівень травматизму й професійних захворювань в морських портах України шляхом впровадження сучасних стандартів техніки, безпеки та охорони праці; підвищити потенціал соціальних партнерів для реалізації заходів щодо забезпечення безпеки та гігієни праці в морських портах», - сказав Олег Григорюк.

Проект в сфері підвищення рівня професійної підготовки портовиків перед-





бачається реалізувати в три етапи з максимальним використанням вказівок, інструкцій та рекомендацій Міжнародної організації праці, Міжнародної морської організації та Міжнародної федерації транспортників.

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 покращенні можливостей їх навчання в портах.

«Головною метою першого етапу є створення національного центру підготовки портових працівників. Крім цього, необхідний комплексний аудит української системи техніки безпеки і охорони праці на портових роботах, який повинен завершитися розробкою комплексного плану коригувальних дій і рішень», - підкреслив Олег Григорюк.

На другому етапі пропонується імплементація в національне законодавство України стандартів МОП, ІМО і ЄС, що регламентують питання безпеки під час проведення портових робіт. На третьому - 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», - підсумував Олег Григорюк.

Продовжив роботу семінару виступ Торбена Сиболда. «Докерська секція ETF складається з докерів - членів афілійованих профспілок. Крім того, у нас є Керівний комітет, що складається з 10 чоловік і займається стратегічним плануванням, а також щодня працює з Секретаріатом, координуючи його діяльність. Сама Секція складається з представників від кожної членської організації. Варто зауважити, що представником ПРМТУ в даній секції є Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв, який систематично бере участь в наших засіданнях і вносить неоціненний вклад у роботу Секції», - розповів учасникам семінару Торбен Сиболд.

Він також зазначив пріоритетні напрямки Секції на 2017-2022 роки. Це - формування майбутнього для докерів, Кампанія за більш справедливую європейську

політику і законодавство щодо портів і судноплавства, розширення міжнародного співробітництва та солідарності.

Детальніше Торбен Сиболд зупинився на майбутній спільній роботі ETF і ПРМТУ в Україні: «В першу чергу, фокус повинен бути на освіту і підготовку докерів на досвіді європейських країн. Також нам потрібні стратегічні дослідження змін ринку і пошук потенційних зацікавлених операторів, пошук можливостей фінансування спільних проектів, дослідження ролі і значення українських портів в Європейській політиці транспорту та інфраструктури».

Крім того, Торбен Сиболд розповів про нові вимоги до кваліфікації докерів при механізації та автоматизації робіт в портах, поділився досвідом європейських профспілок і закликав усіх бути частиною профспілкової сили і разом боротися за справедливую автоматизацію.

Помічник Голови ПРМТУ з колективного договору та охорони праці Любов Микитюк поінформувала учасників заходу про те, які зміни плануються в законодавстві України щодо колективно-договірного регулювання трудових та соціально-економічних відносин, зокрема проектом Закону України «Про колективні угоди й договори».

Учасники семінару були ознайомлені з основними відмінностями діючого Закону України «Про колективні угоди й договори» та проекту Закону України «Про колективні угоди й договори», з новими принципами та положеннями, які передбачені у проекті закону.

Також учасники семінару обговорили вкрай важливе питання для всіх підприємств морського транспорту щодо змін в законодавстві України з охорони праці та пожежної безпеки.

Обговоривши розпорядження Кабінету міністрів України про скасування, визнання такими, що втратили значення й такими, що не використовуються на території України, деяких актів Міністерств, інших центральних органів виконавчої влади з питань пожежної безпеки, охорони праці та санітарного законодавства, учасники семінару підтримали пропозицію ПРМТУ звернутися до Міністерства соціальної політики України та Державної служби України з питань праці за роз'ясненнями щодо застосування норм з охорони праці, встановлених в колективних договорах підприємств морського транспорту.

УКЛАДЕНО УГОДИ ПРО ВЗАЄМОДІЮ МІЖ ПРМТУ ТА ПРОФСПІЛКАМИ «СОЛІДАРНІСТЬ» І ПСП ДП «СК «ОЛЬВІЯ»



Профспілка робітників морського транспорту України постійно займається пошуком нових можливостей соціально-економічного захисту працівників підприємств та організацій морського транспорту і використовує існуючі можливості співпраці з іншими профспілками. Так, 25 червня 2018 року ПРМТУ уклала Угоди про взаємодію з Професійною спілкою «Солідарність» та Професійною спілкою працівників державного підприємства «Стивідорна компанія «Ольвія».

Цією Угодою Профспілка робітників морського

транспорту України встановлює взаємодію з ПС «СОЛІДАРНІСТЬ» та ПСП ДП «СК «ОЛЬВІЯ», спрямовану на об'єднання та консолідацію зусиль у сферах спільних інтересів та цілей, з метою розвитку профспілкового руху в галузі морського транспорту, підвищення ефективності представництва, сприяння реалізації трудових, соціально-економічних прав та інтересів своїх членів й забезпечення їх захисту. Сторони зобов'язуються діяти для досягнення спільних цілей відповідно до статутних завдань кожної зі Сторін.

Профспілки зобов'язуються будувати свої взаємовідносини на принципах солідарності, єдності, чесного партнерства та захисту інтересів одна одної, а також погоджуються пропонувати та надавати одна одній необхідну підтримку, допомогу та сприяння шляхом обміну досвідом та інформацією.

Угоди набрали чинності з моменту їх підписання. Від імені ПРМТУ Угоди підписав Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк, від імені ПС «СОЛІДАРНІСТЬ» - Неоніла Жданова, від імені ПСП ДП «СК «ОЛЬВІЯ» - Світлана Люткіна.

В ОДЕСІ РОЗПОЧАВ РОБОТУ МОРСЬКИЙ ІНФОРМАЦІЙНИЙ ЦЕНТР ПРМТУ



Презентація Морського інформаційного центру Профспілки робітників морського транспорту України за підтримки Міністерства закордонних справ України відбулася 28 червня 2018 року в м.Одесі.

У заході взяли участь: Василь Кирилич, заступник Директора Департаменту Консульської служби - начальник Управління консульського забезпечення; Олександр Зуб, заступник начальника відділу управління кризовими ситуаціями Департаменту консульської служби МЗС України; представники Міжнародної федерації транспортників (ITF), Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк, представники Благодійного фонду морського транспорту «МОРТРАНС», морські юристи, моряки і члени їх сімей, представники крїїнгових компаній, морських навчальних закладів та курсанти.

З вітальним словом до присутніх звернувся Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк: «Нашій Профспілці ось уже 26 років. ПРМТУ - це єдина в Україні морська членська організація Міжнародної федерації транспортників (ITF), яка всі ці роки плідно працює на ниві захисту прав та інтересів українських моряків-членів ПРМТУ. На превеликий жаль, незважаючи на всі зусилля, які ми докладаємо для того, щоб наші моряки були багатшими, успішнішими, працювали в найбільш безпечних умовах, кількість неприємних ситуацій, в які потрапляють українські моряки, збільшується. Абсолютна більшість таких кейсів стосуються українських моряків, які не є членами Профспілки робітників морського транспорту України, - констатував Олег Григорюк. - Саме це і підштовхнуло нас спільно з Міністерством закордонних справ України до створення Морського інформаційного центру».

Головне завдання Центру - забезпечити координацію діяльності між ПРМТУ і МЗС України для отримання своєчасної і повної інформації про моряків - громадян України, які опинилися в кризових ситуаціях за кордоном.

Ще одним не менш важливим напрямком діяльності Центру стане надання морякам і їх родичам інформації про судно і його судновласника, надання консультацій щодо прав моряків в різних юрисдикціях. Саме отримання такої інформації є надзвичайно важливим і може попередити потрапляння українських моряків у кризові ситуації за кордоном.

«Ми ставимо перед собою завдання не тільки вирішувати поточні проблеми українських моряків, а й мету - навчити їх уникати неприємних ситуацій. Важливо, щоб вони не залежали від інших зовнішніх джерел інформації, а знали, що Морський інформаційний центр ПРМТУ може надати повну, адекватну, професійну допомогу та консультацію перед рейсом, під час рейсу і після його закінчення», - підкреслив Олег Григорюк.

Заступник Директора Департаменту Консульської служби Василь Кирилич дав високу оцінку діяльності Профспілки робітників морського транспорту України. «Будь-яку роботу можна виконувати по-різному. Але тут я побачив, що в свою роботу вкладають душу. Всі заплановані заходи, в тому числі по презентації Морського інформаційного центру, пройшли навіть краще, ніж можна було очікувати. Я покладаю великі надії на цей Центр і бачу, що у нас є перспектива для співпраці, є для цього і ресурси в особі досвідченої, професійної команди ПРМТУ. Я думаю, що разом ми зможемо зробити велику і важливу справу для всіх українських моряків. І пам'ятайте, що у вас є надійні друзі в особі МЗС України», - підкреслив Василь Кирилич.

В майбутньому подібні центри планується відкрити в Херсоні та Маріуполі.



ПРМТУ і МЗС запрошують моряків та їхніх родичів звертатися в Центр за адресою: Гагарінське плато, 5-Б, приміщення 3; по телефону: 095 5507555 (Viber, WhatsApp, Telegram); написавши на електронну пошту: sos@mtwtu.org.ua.

Працювати Центр буде цілодобово 7 днів на тиждень. Послуги Центру є безкоштовними для моряків та їхніх родичів.

ПІДПИСАНО МЕМОРАНДУМ ПРО СПІВПРАЦЮ ПРМТУ ТА МЗС УКРАЇНИ



29 червня в офісі Профспілки робітників морського транспорту України відбулася зустріч керівництва ПРМТУ з представниками Міністерства закордонних справ України. Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв і його Перший заступник Олег Григорюк обговорили з заступником Директора Департаменту Консульської служби - начальником Управління консульського забезпечення Василем Кириличем і заступником начальника відділу управління кризовими ситуаціями Департаменту консульської служби Олександром Зубом питання подальшої співпраці та подальшої роботи Морського інформаційного центру.

«Ми завжди намагаємося попередити наших моряків від невірних рішень, запобігти можливим неприємним для них ситуаціям, - підкреслив Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв. - Набагато ефективніше не «гасити вогонь», а зробити все, щоб він і не з'явився. Сподіваємося, Морський інформаційний центр ПРМТУ стане саме тим інструментом, який допоможе нам застерегти українських моряків від кризових ситуацій».

Наступним етапом розвитку співпраці Профспілки та МЗС України стала зустріч Голови ПРМТУ Михайла Кіреєва з представниками Міністерства закордонних справ України - Романом Недільським, заступником Директора Департаменту Консульської служби, і Олександром Зубом, заступником начальника відділу управління кризовими ситуаціями Департаменту Консульської служби, яка відбулася 2 липня 2018 року.

Михайло Кіреєв розповів про діяльність Профспілки, про досягнення, плани і проекти, які ПРМТУ реалізує для українських моряків.

«Основне завдання Центру - профілактична робота з моряками і курсантами. Набагато ефективніше проводити роботу щодо попередження кризових ситуацій, ніж потім шукати з них вихід», - підкреслив Михайло Кіреєв.

Таку думку поділяють і представники МЗС. «Повністю згоден, що превентивна робота набагато успішніша, результативніша і дешевша, - зазначив Роман Недільський. - Останнім часом українські громадяни все частіше потрапляють

в неприємні ситуації, зокрема це стосується моряків. У нас є великий досвід роботи із захисту українських громадян за кордоном. Але будь-яка робота ефективніша, коли ми не самі, коли ми разом».

Результатом зустрічі стало підписання Меморандуму між Міністерством закордонних справ України і Профспілкою робітників морського транспорту України про розширення співпраці в напрямку сприяння в наданні допомоги морякам - громадянам України, які опинилися в скрутному становищі за кордоном в результаті подій надзвичайного характеру.

Предметом Меморандуму є визначення порядку, умов та принципів взаємодії Сторін щодо управління кризовими ситуаціями, а також визначення умов організації та реалізації заходів, спрямованих на проведення цільової інформаційно-роз'яснювальної роботи для громадян України - моряків, які працюють або планують своє працевлаштування за кордоном.

Роман Недільський подякував Михайлу Кіреєву за можливість співпраці: «Ваша Профспілка робить велику справу для українських моряків, і я впевнений, що співпраця з такою потужною організацією, як Ваша, дасть можливість позитивного вирішення багатьох складних ситуацій, в яких опиняються наші громадяни за кордоном. Підписаний сьогодні Меморандум дозволить нам обмінюватися інформацією з тим, щоб ми могли на різних рівнях спільно працювати, щоб уникнути кризових ситуацій».



ПРМТУ І ІТФ ВИПУСТИЛИ МЕДИЧНИЙ ПОСІБНИК ДЛЯ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ

Профспілка робітників морського транспорту України за підтримки ІТФ Ітф Seafarers випустила спеціалізований посібник для моряків. У виданні в максимально доступній для неметриків формі систематизовані загальні відомості по невідкладних станах здоров'я моряків, які можуть трапитися на борту судна, а також захворюваннях, найчастіших в практиці фахівців з суднової медицини.

Крім того, в посібнику описана тактика надання допомоги хворому або травмованому члену екіпажу і описані несприятливі гігієнічні фактори суднової

діяльності та професійно-обумовлених захворювань моряків.

Посібник було розроблено провідними фахівцями в галузі медицини транспорту спеціально на замовлення Профспілки.

Посібник також доповнено корисною інформацією, яка може стати в нагоді кожному моряку під час рейсу: контакти Профспілки робітників морського транспорту України, членської організації ІТФ; алгоритм спускання з судна за медичними показаннями; контакти всіх дипломатичних місій України та інша корисна інформація.



В БАКУ ВІДБУЛАСЯ VII РЕГІОНАЛЬНА КОНФЕРЕНЦІЯ ПРОФСПІЛОК ТРАНСПОРТНИКІВ

27 червня 2018 р в м.Баку, Азербайджан, провела роботу VII Регіональна конференція профспілок транспортників під назвою «Захист профспілками трудових прав працівників транспорту», яка об'єднала представників профспілок транспортного сектора з країн СНД, а також транспортників Грузії. Зокрема, на засіданні Україну представляли Михайло Кіреєв - Голова Профспілки робітників морського транспорту України, та Вадим Бубняк - голова Профспілки залізничників і транспортних будівельників України.

У числі почесних гостей конференції були присутні заступник голови Секції моряків МФТ Томас Абрахамссон і асистент Секції Лоуренс Болл, а також заступник генерального секретаря ВКП Наталія Подшибікіна і національний координатор МОП в Азербайджані Яшар Хамзаєв.

Так, в ході конференції, крім виступів почесних гостей, були заслухані доповіді більшості присутніх в залі представників профспілок, в числі яких голови ПРМТУ і Профспілки залізничників України. У своїх виступах

доповідачі не тільки презентували свої організації, а й розповіли про останні досягнення профспілок і профспілкових об'єднань, а також про внесок в загальну роботу профспілок транспортників регіону. Лоуренс Болл з МФТ також представив до уваги присутніх презентацію про досягнення МФТ за останні чотири роки, про стратегію Федерації на майбутнє та про діючі глобальні кампанії МФТ.

На наступний день відбулася нарада електоральної групи членських організацій МФТ по висуненню кандидатів в виконком МФТ (на її 44-й Конгрес, який пройде в жовтні 2018 року в Сінгапурі). В результаті обговорення представниками профспілок транспортників країн регіону (членських організацій МФТ) до складу Виконкому МФТ було вирішено рекомендувати Михайла Кіреєва, Голову ПРМТУ.

Пізніше в цей же день відбулося засідання Виконавчого комітету Міжнародної конфедерації профспілок працівників водного транспорту. Зокрема, до уваги учасників засідання було представлено



звіт про роботу Конфедерації за період з жовтня 2017 року по червень 2018 року, повідомлення про соціально-побутове обслуговування моряків у портах країн регіону, а також було проведено обговорення організаційних і фінансових питань.

УРОЧИСТИЙ ВИПУСК КУРСАНТІВ НУ «ОМА» — ПОЧАТОК ТРУДОВОГО ШЛЯХУ



Цей день став одним з найбільш хвилюючих і пам'ятних днів курсантського життя - 29 червня 2018 року пройшов урочистий випуск курсантів Національного університету «Одеська морська академія». Перед випускниками ВНЗ відкриваються широкі простори морів і океанів, а отримані дипломи бакалаврів дають право розпочати свій трудовий шлях на флоті.

Одними з почесних гостей заходу стали - Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк, координатор інспекторату ITF Стівен Троусдейл, інспектор ITF в Німеччині Амаду Хамані.

З важливою в житті кожного курсанта подією хлопців та дівчат привітав Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк. «Профспілка робітників морського транспорту України об'єднує понад 43 тисяч українських моряків, які працюють на судах іноземних судновласників. Сьогодні ПРМТУ є єдиною

в Україні морською членською організацією Міжнародної федерації транспортників (ITF) – єдиної організації в світі, яка займається захистом трудових прав та інтересів моряків, - зазначив Олег Григорюк. - Ви вступили на серйозний шлях, в якому немає місця дурницям, необдуманості і слабкості. Є місце тільки професіоналізму, мужності, героїзму. Бажаю, щоб вам вистачило сміливості, сили здійснювати роботу, якої гідні справжні чоловіки, а тепер і чарівні жінки».

Після вручення дипломів випускники НУ «ОМА» пройшли урочистим маршем і за традицією кинули в повітря монети.

По закінченню заходу, для іноземної делегації відбулася екскурсія по вищому навчальному закладу: гості відвідали музей, а також ознайомилися з матеріально-технічною базою академії.

СІМ ФУТІВ ПІД КІЛЕМ!



Час швидкоплинний. Здається, зовсім недавно ці юнаки приймали присягу в день посвячення в курсанти Морського коледжу технічного флоту. Пролетіли роки навчання - і ось вони вже зібралися на останній урочистий збір. Мить, хвилююча як для випускників та викладачів, так і для рідних та близьких курсантів.

30 червня 2018 року на Морвокзалі м.Одеси пройшов випуск курсантів Морського коледжу технічного флоту Національного університету «Одеська морська академія». Ця подія завжди свято - як для міста, так і для сотень сімей, чії діти вибрали непросту, але таку важливу професію моряка.

Випускників привітав Перший заступник Голови Профспілки робітників морського транспорту України Олег Григорюк: «Ви зробили гідний вибір, і нехай вам вистачить мужності, сил, знань, бажання стати справжніми моряками, справжніми професіоналами. Кожен раз, коли ви йдете в море, пам'ятайте: про вас турбуються не тільки ваші рідні та близькі, а й ваша Профспілка».



В ХОРВАТІЇ ПРОЙШЛО ЗАСІДАННЯ КОМІТЕТУ SCOCEEN



Перший заступник Голови Профспілки робітників морського транспорту України Олег Григорюк взяв участь в засіданні Комітету SCOCEEN, який об'єднує

профспілки Норвегії і профспілки - постачальників робочої сили зі Східної та Центральної Європи.

В рамках порядку денного 32 засідання Комітету була представлена презентація Норвезької асоціації судновласників про поточний статус і перспективи норвезького та світового судноплавства. Також представники профспілок отримали можливість розповісти про роботу, яку вони проводять з моряками. Так, Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк поділився досвідом ПРМТУ в цьому напрямку і розповів про плани Профспілки на майбутнє.

Для більшості моряків Східної Європи Норвезька асоціація судновласників є одним з найбільших іноземних роботодавців - це близько 2 200 робочих місць. До асо-

ціації входять компанії, що мають в цілому 1 700 суден під прапором міжнародного норвезького реєстру, а також під різними зручними прапорами. Колективні договори повністю відповідають, а часто і перевищують вимоги Міжнародної федерації транспортних робітників. Договори ж з Норвезькою асоціацією судновласників в країнах Східної Європи в цілому схожі між собою, але в той же час мають деякі відмінності в умовах і оплаті праці моряків. В рамках засідання комітету обговорювалися ці нюанси, і було прийнято рішення домагатися однаковості умов для всіх моряків зі Східної Європи. Також в ході засідання для кожної країни були заплановані дати переговорів для переукладання норвезьких колективних договорів на 2019-2020 роки.

ЛІДЕРСТВО І СПІЛКУВАННЯ



Під таким девізом 7 червня 2018 року в Одесі пройшов семінар для моряків компанії Anglo-Eastern Ukraine. Подібні заходи для компанії вже стали доброю традицією. У цьому році для участі в семінарі прибули представники клієнтів компанії, а також близько 150 моряків.

Всіх учасників привітав операційний директор компанії Anglo-Eastern Гарольд Клейн (Harald Klein). В рамках порядку денного були розглянуті необхідні для зла-

годжені командної роботи моряків питання - поточні та майбутні регуляції Міжнародної морської організації, питання людського фактору і безпеки на судні та інші питання.

Найбільшу увагу було приділено ролі українських моряків в компанії, аналізу результатів їхньої роботи та відгукам власників / менеджерів. Крім того, було розглянуто різні комерційні аспекти та питання безпеки при щоденній експлуатації суден.



Ось уже багато років Профспілка працівників морського транспорту України тісно співпрацює з компанією Anglo-Eastern Ukraine, і в рамках семінару моряки компанії, члени ПРМТУ, отримали можливість поспілкуватися з представниками Профспілки, задати їм питання, що цікавлять, і отримати вичерпні відповіді.

Вже традиційно по завершенні семінару пройшов Відкритий форум – спілкування між моряками, судновласниками та керівництвом компанії Anglo-Eastern.

СПІВПРОБІТНИЦТВО НА БЛАГО УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ



Про роль Профспілки в захисті прав моряків, при отриманні травми на борту судна, розповіли представники Профспілки робітників морського транспорту України, які взяли участь в роботі Семінару для інструкторів, що здійснюють медичну підготов-

ку осіб командного складу та суднової команди, організованому Інспекцією з питань підготовки та дипломування моряків 26 червня 2018 року.

В ході презентації представники ПРМТУ ознайомили учасників семінару з діяльністю Профспілки, міжнародними та національними нормативно-правовими актами, що регулюють питання захисту прав моряків при отриманні травми на борту судна, порядком дій моряків в таких випадках, джерелами, з яких моряки можуть отримати інформацію про національне законодавство країни прапора судна.

Особливий інтерес в учасників семінару викликало питання про необхідність ратифікації Україною Конвенції 2006 року про працю в морському судноплавстві (MLC, 2006). Саме положеннями даної Конвенції передбачається механізм фінансових гарантій відповідальності судновласника за позовами, які можуть бути пред'явлені судновласнику при отриманні моряком травми під час його роботи на борту судна.

ПРМТУ висловлює подяку Інспекції з питань під-



готовки та дипломування моряків за запрошення взяти участь у роботі семінару. Впевнені, що спільна робота дозволить забезпечити належне інформування українських моряків про їхні права при роботі на судах під різними прапорами.

ХЕРСОНСЬКИЙ МТП ВІДСВЯТКУВАВ СВОЄ 240-РІЧЧЯ!



20 червня 2018 року Херсонський морський торговельний порт вшановував своїх працівників - людей, які присвятили життя улюбленій справі, - тих, хто стояв біля витоків створення ХМТП, і тих, хто підхопив цю естафету вірності, продовжуючи славні традиції на підприємстві та примножуючи його досягнення.

Розпочалося святкування з відкриття оновленої «Дошки пошани», яка знаходиться на території порту. Після чого портовики і гості, які прибули на свято, зібралися в Морському культурному центрі Херсонського морського порту.

Першим працівників порту привітав керівник ДП «ХМТП» Олександр Сухін, подякувавши всьому колективу за його нелегку, але таку важливу працю:

«240 років для будь-якого вітчизняного під-

приємства - це віхи і випробування, це багато років роботи і високих показників, це зміна поколінь і накопичення традицій, а для Херсона та області - це ще історія і слава.

Сьогодні менеджмент порту працює на стабільність і майбутнє нашого підприємства - ведеться робота по залученню нових клієнтів і розширенню номенклатури вантажів.

Незважаючи на ряд несприятливих факторів, наше підприємство зберегло свої позиції серед портів України і утримало більшість соціальних завоювань колективу, триває плановий розвиток і модернізація порту, зберігся рівень заробітної плати.

Але порт - це перш за все люди, робочі місця, гідна заробітна плата, це потужний соціально-економічний розвиток регіону, в якому приємно буде жити і працювати майбутнім поколінням Херсонщини.

Саме ви - працівники порту, і є його головною гордістю. Сотні професіоналів, які щодня з високою самовіддачею, ретельністю і ентузіазмом виконують свою роботу».

Від імені Профспілки робітників морського транспорту України привітав портовиків Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв. В своїй промові профспілковий лідер зазначив: «Державне підприємство «Херсонський морський торговельний порт» є одним з найстаріших морських портів України. Заснований в 1778 році, він з самого початку був і залишається місто- та бюджетотутворюючим підприємством. Сьогодні Херсонський морський торговельний порт - сучасне підприємство, що входить до складу єдиного транспортного комплексу України. Всі перемоги і досягнення - це досягнення згуртованого трудового колективу, здатного виконати найважчі завдання.

Переконали, що нагороди і успіхи Херсонського морського торговельного порту будуть примножені самовідданою працею всіх портовиків, трудові традиції будуть гідно зберігатися і розвиватися.

Бажаємо колективу підприємства: керівництву, інженерно-технічному персоналу, робітникам, ветеранам і молодому поколінню міцного здоров'я, бадьорості, оптимізму, щастя і успіхів у всіх ваших справах і починаннях на благо нашої незалежної України, зміцнення її внутрішніх і зовнішньоекономічних позицій!».

За особливі заслуги перед профспілковим рухом, значний особистий внесок у розвиток Профспілки, багаторічну активну роботу в Первинній профспілковій організації Херсонського морського торгового порту та у зв'язку зі святкуванням 240-ї річниці з дня заснування Херсонського морського торгового порту Голова Профспілки Михайло Кіреєв вручив робітникам профспілкові нагороди та грамоти.

Прозвучали теплі слова привітання в цей день й від Анатолія Яблунівського, начальника Адміністрації Херсонського морського порту, Валерія Тернавського, голови профкому Херсонського морського порту, керівництва Херсонського прикордонного загону, колег-портовиків із Скадовська, Миколаєва, Ізмаїла, Рені, Маріуполя, Одеси. Кращі портовики були відзначені нагородами та грамотами.

Безліч теплих слів, приємних спогадів і добрих побажань на адресу херсонських портовиків звучали в цей день і зі сцени Херсонського обласного академічного музично-драматичного театру ім. М. Куліша, а артисти театру подарували портовикам чудову концертну програму.



В УКРАЇНІ ВІДЗНАЧИЛИ ДЕНЬ ВМС ЗСУ



верхніх палубах яких вишикувано особовий склад. Все рівняється на прапор України, урочистий підйом якого проходить під звуки державного гімну.

Зі святом моряків і службовців ВМС привітав Міністр оборони, генерал армії України Степан Полторак. Він же вручив державні та відомчі нагороди військовослужбовцям, а також оголосив наказ про присвоєння нових військових звань.

Велика група офіцерів і мічманів удостоїлася орденів, медалей та цінних подарунків. Четверо отримали нагородну зброю, а командир Сакської бригади морської авіації пол-

ковник Ігор Бедзай отримав з рук міністра оборони нагородний пістолет Стечка.

Цього ж дня відбулась церемонія включення до складу ВМС ЗС України броньованих катерів типу «Гюрза-М» - «Вишгород», «Лубни», «Кременчук», «Нікополь». Після чого команди катерів вивели їх в море і продемонстрували бойові можливості в маневруванні, а також тактичну взаємодію в групі. (Як відзначають експерти, діючи в групі, «Гюрза» можуть атакувати навіть великі кораблі супротивника).

«З самого початку війни на сході нашої країни ми робимо все для бу-



Голова Профспілки робітників морського транспорту України Михайло Кіреєв взяв участь в урочистих заходах з нагоди свята — Дня Військово-Морських Сил Збройних Сил України. На церемонії святкування, яка відбулася 1 липня 2018 року на Морському вокзалі Одеського порту, були присутні керівництво ВМС ЗСУ, керівники місцевих органів влади та шефських регіонів, ветерани ВМС України, волонтери, військові капелани, представники громадськості.

В акваторії місцевого порту, біля причальної стінки Морського вокзалу, пришвартовані військові кораблі, на



дівництва нового українського флоту. Цей процес дуже тривалий і вкрай витратний. Грошей часто не вистачає, але поступово ми відроджуємо наші Військово-морські сили». - відзначив Степан Полторак.

В подальшому, на Морському вокзалі було організовано відкритий доступ на військові кораблі, щоб всі бажаючі мали змогу ознайомитися з побутом моряків, а також з озброєнням і бойовою технікою.

Як повідомили в прес-центрі ВМС, крім Одеси, святкові заходи пройшли в Миколаєві, Херсоні, Ізмаїлі, Южному і Очакові.

КРАСНОСІЛЬСЬКИЙ БУДИНОК-ІНТЕРНАТ ПРИЙМАЄ ГОСТЕЙ



Нещодавно в Одесі пройшов перший у Східній Європі семінар для працівників круїзної індустрії. Круїзний семінар був організований під егідою Міжнародної федерації транспортників (ITF) її членськими організаціями з Норвегії, Німеччини, Італії та України - найбільшими профспілками NSU, ver.di, FIT-CISL і, звичайно, ПРМТУ. У семінарі взяли участь 39 учасників з Румунії, Болгарії та України. Серед учасників семінару були представники волонтерського руху, які у свої країнах займаються волонтерством.

Перебуваючи в Україні, представники інших країн виявили бажання поспілкуватися з представниками БФ "МОРТРАНС" та своїми очима побачити, як живуть в Україні діти у дитячих будинках.

Представники Благодійного фонду морського транспорту "МОРТРАНС" та представники волонтерського руху побували в Красносільському дитячому будинку-інтернаті. Тут на державному забезпеченні проживають і виховуються діти-інваліди віком від 3 до 35 років, які мають вади в розумовому і фізичному розвитку.

Представники БФ "МОРТРАНС" не вперше відвідують вихованців з гостинцями. Таким візитам в будинку-інтернаті завжди раді та запрошують приїхати знову.

Цього разу представники Фонду разом із волонтерами привезли дітям засоби особистої гігієни та фрукти.

В ході спілкування представники волонтерського руху інших країн та БФ "МОРТРАНС" обмінялися ідеями, думками, досвідом. Волонтерство — це той випадок, коли людині не потрібні наглядачі і керівники: кожен здатний вибрати собі заняття, яке дійсно любить, а значить, працювати в задоволення і приносити користь іншим.



ПРИВІТАННЯ ПЕНСІОНЕРІВ ТА ВЕТЕРАНІВ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ З ДНЕМ ПРАЦІВНИКІВ МОРСЬКОГО ТА РІЧКОВОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ



У першу неділю липня в Україні відзначають День працівників морського та річкового флоту України. Саме з цієї даюю пов'язана акція Благодійного фонду морського транспорту "МОРТРАНС". Працівники БФ "МОРТРАНС" привітали одиноких пенсіонерів та привезли благодійну фінансову допомогу.

Наша акція - це спосіб висловити підтримку та повагу пенсіонерам морської галузі та нагадати усім, що є люди, які потребують допомоги і підтримки, зокрема, це одинокі пенсіонери морської галузі.

Наші пенсіонери завжди радіють таким зустрічам. І насправді, нам важли-

во не тільки допомагати матеріально, привозити необхідні продукти одиноким пенсіонерам, а й бути присутніми в їх житті.

Для нас немає більшої нагороди за нашу благодійну діяльність, чим бачити їх посмішки при кожній зустрічі та чути їх вдячні відгуки.

"Дякую, що не забуваєте, - сказав колишній машиніст-моторист, електрик т/х "Павловськ" В.К.Самохвал - Бажаю вам здоров'я. Радий, що поважаєте пенсіонерів і допомагаєте нам. Я всім бажаю миру. Напевно, це одна з найголовніших цінностей в нашому житті."



БЛАГОДІЙНА АКЦІЯ НА ПІДТРИМКУ ВІЙСЬКОВОСЛУЖБОВЦІВ

Благодійним фондом морського транспорту "МОРТРАНС" була проведена Благодійна акція на підтримку військовослужбовців, які виконують завдання з охорони та оборони державного кордону України та на даний час проходять лікування в Військово-медичному клінічному центрі м.Одеса Державної прикордонної служби України.

Цей Госпіталь один із медичних установ, якому наш Фонд надає постійну підтримку.

Сьогодні в госпіталях по всій Україні кращі медики лікують поранених в боях на сході українських військових. І нашим Фондом було закуплено та передано життєво важливі медикаменти, необхідні для лікування хворих Госпіталю.

Ми сподіваємося, що ці ліки допоможуть нашим військовим скоріше одужати.

Також нашим представникам вдалося поспілкуватися з військовими і висловити слова вдячності за мужність, за те, що вони захищають нашу країну, наше майбутнє.



НА ГРЕБЕНІ ХВИЛІ: В ОДЕСІ ПРОЙШОВ ПЕРШИЙ В СХІДНІЙ ЄВРОПІ СЕМІНАР ДЛЯ ПРАЦІВНИКІВ КРУЇЗНОЇ ІНДУСТРІЇ



Відповідно до думки міжнародних експертів, ринок круїзного бізнесу сьогодні показує значний підйом, і ця тенденція збережеться і в довгостроковій перспективі. На жаль, статистичних даних, які свідчать про кількість українців, задіяних в роботі на круїзних лайнерах, поки немає, але можна припустити, що ця цифра більше 50 000 чоловік.

У період з 25 по 28 червня в Одесі пройшов перший у Східній Європі семінар для працівників круїзної індустрії. Круїзний семінар був організований під егідою Міжнародної федерації транспортників (ITF) її членськими організаціями з Норвегії, Німеччини, Італії та України - найбільшими профспілками NSU, ver.di, FIT-CISL і, звичайно, ПРМТУ. У семінарі взяли участь 39 учасників з Румунії, Болгарії та України.

Подібні семінари вже більше 12 років проводяться на Філіппінах, в Індії,

лилися своїм досвідом і розглядали варіанти того, як слід чинити в разі, якщо така проблема сталася з ними.

На наступний день до жіночої групи приєдналися і чоловіки. Разом зі спікерами сесії - Іріані Ірен Тамрін (Балі) і Юдани Годсон (Балі), учасники обговорили відмінності культур різних національностей, кількість яких на борту одного круїзного судна досягає 50-70, поділилися життєвими ситуаціями, які виникають на ґрунті відсутності міжкультурного взаєморозуміння, поговорили про різні форми «цуквання», сексуального домагання на робочому місці, дискримінації, а також про способи протидії їм.

«Дуже добре, що в перший день пройшла жіноча конференція, і ми підняли насувні проблеми, з якими іноді доводиться стикатися жінкам. На наступний день ці ж теми ми обговорили в присутності чоловіків і отримали



Малайзії та Індонезії, однак ніколи раніше не проходили в країнах Східної Європи, хоча значна кількість українців, румун, болгар, поляків та інших європейських громадян працюють на круїзних лайнерах по всьому світу. «У цьому році наша Профспілка вперше взяла участь в засіданні Круїзного комітету ITF і, завдяки позитивному іміджу ПРМТУ серед членських організацій ITF, саме нам довірили організацію першого в Східній Європі семінару для працівників круїзних суден», - зазначив Олег Григорюк, Перший заступник Голови ПРМТУ.

У перший день семінару пройшла жіноча конференція. В рамках сесій учасниці обговорили проблемні моменти, з якими їм доводиться стикатися на борту судна, працюючи, часто, під керівництвом чоловіків. Учасниці семінару ді-



можливість подивитися на проблематику з іншого боку», - зазначила Ксенія, учасниця семінару.

У другій половині дня пройшла сесія, присвячена фінансовому плануванню і бюджету. На заключній сесії дня учасники семінару дізналися, що таке профспілка, її основні функції та чому бути членом профспілки означає піклуватися про себе і своє майбутнє.

В рамках своєї сесії в третій день семінару Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк познайомив учасників з діяльністю Профспілки робітників морського транспорту України: пріоритетами, основними завданнями та цілями, успішними масштабними проектами і планами на перспективу. Презентація





Олега Григорюка викликала великий інтерес у моряків-учасників семінару. Продовжила її дискусія, під час якої вони отримали вичерпні відповіді на хвилюючі питання.

«На цьому семінарі я дізналася для себе дуже багато нового, і я буду ділитися цими знаннями зі своїми колегами на борту судна. Звичайно, нам всім потрібна робота, і ми готові зробити все, щоб не втратити її, але ми також повинні знати, що у нас є права. Раніше я чула про існування ІТФ, але я не знала, що є афілійована Профспілка в моїй країні, в моєму місті. Я не знала, що ПРМТУ робить стільки всього для моряків та їхніх родин. Я думаю, що це варто того, щоб стати частиною цієї Профспілки», - зазначила одна з учасниць семінару Анна.

Важливим також є здоров'я і благополуччя людей, що працюють на круїзних судах. Цим питанням був присвячений заключний день семінару. Для учас-

ників була проведена сесія по підвищенню рівня обізнаності з питань ВІЛ/СНІДу, а в рамках спільного проекту Профспілки робітників морського транспорту України і Міжнародної організації праці, для учасників було організовано безкоштовне анонімне тестування на ВІЛ.

Були почуті десятки історій з життя як моряків - учасників семінару, так і спікерів, якими всі охоче ділилися.

«Спочатку я була налаштована скептично, але по приїзду змінила думку, - поділилася своїм враженням учасниця семінару Аліна. - Раніше я взагалі не знала про те, як працює система, і можу сказати, що після семінару я винесла для себе дуже багато нового, і в першу чергу це те, що всі повинні знати свої права, тому що знання - це сила, і цю силу необхідно використовувати».

Підводячи підсумки, організатори семінару високо оцінили результати роботи і висловили бажання проводити Круїзний семінар щорічно.

ПРМТУ ЗАПУСТИЛА ІНФОРМАЦІЙНУ КАМПАНІЮ «FREE NOVICHKOV»

Як стало відомо, одесит, старший помічник капітана, Андрій Новічков, знову перебуває в слідчому ізоляторі м.Тегеран. Нагадаємо, в січні 2017 року Андрій був затриманий поліцією м.Бендер-Аббас за звинуваченням в умисному вбивстві громадянина Ірану - Бахраміпура М.Х., який викинувся за борт судна 17.01.2017 року під час його перебування в Китайському морі.

З моменту звернення в Профспілку робітників морського транспорту України в серпні 2017 року бабусі Андрія, Олени Миколаївни Вірановської, ПРМТУ надає їй і Андрію всіляку допомогу і підтримку. ПРМТУ негайно звернулася до координатора ІТФ в країнах арабського світу Мохамеда Арраchedі і членської профспілки ІТФ в Ірані (Міжнародна профспілка моряків торгового флоту, IMMS) - з проханням задіяти всі доступні ресурси для встановлення контакту з компетентними органами в Ірані з метою якнайшвидшого вирішення справи Андрія, його звільнення і повернення в Україну. Профспілкою був проведений аналіз трудового контракту Андрія про роботу на судні Arezo (IMO 916578, прапор Ірану), зокрема за зобов'язаннями компанії Kish Shipping Line Manning Company (Іран), надавалися необхідні роз'яснення Посольству України в Ірані.

Юристи ПРМТУ проаналізували документи, які пропонувалися Андрію для підписання компанією. Він був поінформований про ризики підписання таких документів, а також отримував необхідні юридичні консультації з інших поточних питань.

Необхідна допомога надається і бабусі Андрія - Олені Миколаївні. Так, юри-

стами Профспілки робітників морського транспорту України були підготовлені для неї звернення до Президента України, Генерального прокурора України, Посольства України в Ісламській республіці Іран.

На жаль, зрозуміло, що справа Андрія, в більшій частині, носить політичний характер. Слідством не було встановлено фактів, які свідчать про вчинення Андрієм Новічковим злочину стосовно громадянина Ірану або про його причетність до зникнення Бахраміпура М.Х. з борта судна.

Одним з можливих варіантів звільнення Андрія є його обмін на громадянина Ірану, аспіранта одного з харківських вузів, який був засуджений Орджонікідзевським райсудом міста Харкова до 11 років позбавлення волі за шпигунство. Між Україною та Ісламською республікою Іран є міжнародний договір про видачу правопорушників (ратифікований Україною 11.05.2004 року), відповідно до якого Генеральна прокуратура України є органом, уповноваженим отримувати офіційну інформацію про досудове слідство щодо громадян України в Ірані, а також направляти запити про видачу правопорушників. Відповідне звернення вже було направлено на адресу Генерального прокурора України.

Учасники круїзного семінару та учасники церемонії відкриття Морського інформаційного центру ПРМТУ гаряче підтримали ініціативу Профспілки звернутися до уряду Ірану та Посольства України в Ісламській республіці Іран для прийняття всіх необхідних заходів для якнайшвидшого звільнення Андрія з-під варті, визнання його невинним і якнайшвидшого повернення додому.



ВИКЛИКИ СЬОГОДЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ МАЙБУТНЬОГО: 9 ДУМОК ПРО ВУЗЬКІ МІСЦЯ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Українські порти потребують інвестицій. І проекти для капіталовкладень в портову галузь є. Але завжди є зворотна сторона медалі. Для українських портів - це так звані вузькі місця і обмеження, які перешкоджають розвитку галузі. Що це за перешкоди і як їх подолати - цьому питанню була присвячена окрема сесія Ukrainian Ports Forum. Нижче наводимо витяги з ключових виступів.

Нові виклики для українських портів



Райвис Вецкаганс, керівник АМПУ

«Якщо говорити про перспективу перевалки вантажів в портах Чорного моря, то можна виділити дві тенденції. Перша - це контейнеризація ринку. Є дослідження компанії Drew, яке говорить про те, що перспективи Чорного моря вражають в порівнянні з Європою. Наприклад, з 2009 по 2019 ріки зростання контейнерообігу в Чорноморському регіоні складе понад 7% - тоді, як в Європі - понад 4%. Судна стають все більшими, місткість контейнеровозів вже давно переступила позначку в 10 тис. TEU, а в минулому році - в 20 тис. TEU. Тому нам необхідно розуміти, чи зможемо ми їх приймати в наших портах і чи зможемо ми конкурувати з ринками Азії та Північної Європи.

Друга тенденція - це нові інфраструктурні проекти, які відкривають нові можливості. Ви, напевно, вже чули про новий канал в Туреччині, який стане альтернативою Босфору. Його будівництво вже ведеться і має завершитися в 2023 році. Спорудження цього каналу дозволить заходити в Чорне море більшим судам - дедвейтом до 300 тис. тонн. Тут виникає інше питання: чи зможуть судна такого розміру зайти в порти України? Ми повинні зробити все можливе, щоб наші порти змогли приймати судна таких розмірів, і тим самим забезпечити попит на застосування такого тоннажу».

Перешкоди для інвестування в порти України



Лоран Мартенс, президент CMA Terminal Holding

«Компанія CMA Terminal Holding займається перевалкою контейнерів в

портах. У нас є 40 терміналів по всьому світі, один з них знаходиться в Одесі ... Якщо говорити про Одесу, ми тут інвестуємо вже 10 років, ця інвестиція збігається з нашою стратегією. Що ми робимо в Одесі? Ми інвестуємо в місцевого партнера в обсязі 50/50. Ми не хочемо бути просто інвестором з іншої країни.

В Одесі ми зіткнулися з переповерхненням потужностей, а також з фінансовою кризою та іншими внутрішніми українськими проблемами. Це створює для нас труднощі. Ми хочемо інвестувати в Україну в майбутньому, ми готові обговорити наші проекти з місцевою владою. Але потрібно розуміти, що для їх реалізації у нас недостатньо місця, тому нам потрібні нові земельні ділянки, також є питання глибин. Зараз ми приймаємо судна з осадкою 13 м. Потрібно збільшити цей показник хоча б на 1 м, а краще більше.

У своїй мережі CMA Terminal Holding ми використовуємо дуже великі судна, але в Чорному морі є обмеження, якщо їх не буде, ми зможемо використовувати судна великих розмірів. Та компанія, яка зможе використовувати судна більшого розміру, буде більш конкурентоспроможною. Це підвищить вашу конкурентоспроможність. Майбутнє за великими суднами.

Ще одне питання - необхідно розвивати залізницю в Україні. Гострим також є питання портів зборів. Я не буду скаржитися, але якщо говорити про портові збори в Одесі, то вони в два-три рази вище, ніж в середньому на світовому ринку. Це не дуже добре для експорту та імпорту. Вам необхідно щось зробити, щоб повернути себе на світовий ринок. Різниця в два-три рази не дуже вам в цьому допомагає».

Конкуренція на глобальному ринку і ДПП



Джок Мендоза-Вілсон, директор з міжнародних зв'язків і відносин з інвесторами СКМ

«СКМ - найбільший вантажовідправник України, тому порти, їх розвиток

та ефективність дуже важливі для нашого бізнесу. Активи СКМ розташовані в 7 країнах, ми працюємо в 13 секторах економіки. Щорічно через українські порти СКМ відправляє понад 25 млн. т вантажів. Україна конкурує на зовнішніх ринках, тому для того, щоб економіка країни ставала сильнішою, конкурентоспроможною, порти повинні бути здатні конкурувати на світовому рівні як за вартістю, так і за якістю послуг.

Як найбільший вантажовідправник, ми зацікавлені в справедливих портових зборах і їх конкурентоспроможності. Проте, зараз збори в портах України одні з найвищих в світі - судно класу «Capesize» заходить в бразильський порт, збори становлять 83 тисячі доларів, а в український (порт Южний) - 430 тисяч доларів. Збори в Южному, в середньому, в 4 рази вище, ніж в інших чорноморських портах. Висока вартість суднозаходу стримує економічне зростання і гальмує конкурентоспроможність бізнесу в Україні і для експортерів, і для імпортерів. Тому СКМ підтримує курс АМПУ і уряду на оптимізацію тарифів на портові збори і створення більш конкурентних і справедливих умов логістики для бізнесу в українських портах.

Портову галузь не можна трансформувати тільки завдяки зусиллям державного сектора. СКМ готова допомагати державі розвивати інфраструктуру на основі державно-приватного партнерства. Ми будемо підтримувати і інвестувати в будь-які форми ДПП, які сформовані відповідно з прозорими правилами і умовами, які запропонує держава. Кращі міжнародні практики довели, що інвестиції в портовий сектор - це завжди нові технології та обладнання, більш висока швидкість завантаження і вивантаження суден, ефективне врядування та розвиток персоналу.

Один з ключових принципів ДПП - воно повинно бути вигідно бізнесу, державі і суспільству в цілому. Співпраця повинна ґрунтуватися на взаємній повазі інтересів всіх сторін і міжнародному досвіді. У нашому випадку міжнародні практики показують, наскільки це ефективно і вигідно державі, коли власник вантажу управляє терміналом. Такий підхід відмінно працює у ключових конкурентів України в сфері видобутку і переробки природних ресурсів - в Бразилії і Австралії. Українські порти можуть пишатися успішним досвідом роботи зернових терміналів, що належать провідним зернотрейдерам».

Китайський фактор



Ву Ді, віце-президент China Harbour Engineering Company

На думку топ-менеджера China Harbour Engineering Company, можливість приймати судна з більшою осадкою стане значною перевагою для українських портів в очах китайського бізнесу.

«Наша компанія почала проекти в Україні в минулому році. Я вважаю, що це тільки початок розвитку портів глибоководних споруд, і я повністю згоден з думкою, що, якщо в портах будуть великі судна, у вас буде перевага на ринку для китайського бізнесу», - зазначив він.

Чим глибше, тим краще



Массімо Дентіче, президент Clarksons Platou (Італія)

«Україні дуже важливо конкурувати з Бразилією і Австралією. Судна стають все більше, це означає, що портам потрібно розвиватися все глибше і глибше. Необхідно мати глибину як мінімум 21,5 м. Якщо говорити про Австралію, вони можуть завантажувати судна біля причалів з повною осадкою, без дозавантаження на рейді. Тобто вам (Україні) потрібно продовжувати інвестувати в днопоглиблення до 21,5 м. Тільки в цьому випадку ви зможете отримати більше заходів великих суден. Вам необхідно використати цей шанс. Якщо ви не будете обробляти судна з осадкою 21,5 м, нам не буде більше про що говорити».



Capesize vs Newcastlemax



Суугури Ушіда Сан,
директор NYK Bulkship (Японія)

NYK Bulkship - японська судноплавна компанія, у флоті якої близько 800 великих навалювальних суден, танкерів, автомобілевозів і т.д. Власне, NYK Bulkship володіє одним з найзначніших в світі «парків» суден - і за їх кількістю, і за вантажомісткістю. В Україні компанія співпрацює з «Метінвестом», продукція якого, за словами Ушіда Сан, користується великим попитом на китайському ринку.

«Якщо говорити про конкурентоспроможність на портовому ринку, вона, наскільки я розумію, дуже суворая. Тут є бразильські та інші компанії. Також є попит на судна більшого розміру для того, щоб мінімізувати витрати. Якщо говорити про Північну Атлантику, Середземне море, то там вже є «Capesize». у Середземному морі стандартно саме «Capesize» вивантажують вугілля, наприклад, в Туреччині, і потім, вже автомобільним транспортом, це все перевозиться через Україну, тому що вивантаження в Україні з економічної точки зору не має сенсу. Якщо говорити про Північну Атлантику, Середземне море, то там зовсім скоро буде перехід на «Newcastlemax». Нам необхідно бути готовими до цих змін».

«Якщо я правильно розумію, плани проводити днопоглиблювальні роботи до більш, ніж 21 м, це дуже важливий і правильний крок. З точки зору власників суден і операторів, важливо, щоб цей план щодо днопоглиблення був реалізований, щоб там не було ніяких затримок, і також нам необхідно розуміти, що і в подальшому роботи будуть проводитися, тобто глибини будуть підтримуватися постійно на заявленому рівні».

Низька швидкість розвантаження суден



Андрій Смирнов, директор по морським перевезенням ТОВ «Метінвест-Шіппінг»

«Перші судна типу «Capesize» ми почали відправляти з України 11 років тому. У 2014 році після днопоглиблення ми змогли використовувати судна типу «Newcastlemax», вантажопідйомністю 206 тис. тонн. Зараз ми завантажуюмо один «Newcastlemax» в квартал, тобто 4-5 суден на рік. У нас ще залишаються питання щодо обмеження осадки для цих суден. Ми не можемо повністю завантажувати «Newcastlemax» біля причалу - для використання повної вантажомісткості потрібно ще поглибити дно в порту Южний мінімум на півметра. А після завершення проекту днопоглиблення ми зможемо використовувати судна дедекейтом 250 тис. тонн. Цими суднами ми можемо перевозити не тільки руду, а й привозити імпортне вугілля».

Крім глибин, ми стикаємося з низкою інших проблем в українських портах, в тому числі, з неякісним обладнанням і неякісними послугами в українських портах при завантаженні та розвантаженні суден. Також я б хотів звернути вашу увагу на низьку швидкість розвантаження суден в українських портах. Всі ці моменти разом знижують ефективність роботи портів і бізнесу на зовнішніх ринках».

Майбутнє - не тільки за днопоглибленням



Мартін Меніон, директор AECOM в Європі, Близькосхідному регіоні, Індії та Африці

«Я вважаю, що українські порти повинні і далі адаптуватися. Це не тільки питання нових технологій і днопоглиблення, а це також обладнання для перевантаження на автомобільний, залізничний транспорт. Тобто, необхідно використовувати правильні технології, щоб поліпшити ефективність терміналів і портів, наскільки це можливо. Наприклад, ви можете використовувати навігаційну систему, яка дозволить вам забезпечувати безпеку транспорту і транспортування в самому порту».

Але перш за все необхідно розуміти, що потрібно компаніям. Наприклад, їм потрібна електронна торгівля, інформаційний обмін, який спрощує завдан-

ня бізнесу. Це те, що буде застосовуватися в портах майбутнього. У самих портах ви можете використовувати багато різних елементів. Це може бути контейнерний термінал, який працює з системою реєстрації автомобільного транспорту для того, щоб розуміти переміщення вантажів. Словом, необхідні більш цілеспрямовані процеси. І я привів лише невеликий такий приклад».

Конкуренція чи партнерство?



Саломе Келенджерідзе, заступник генерального директора порту Анаклія (Грузія)

«Ми розділили наш ринок на дві основні частини. Перша - це Грузія і Азербайджан, друга - країни Центральної Азії, куди ми не маємо прямого доступу, а також Іран. Це загальна картина проекту, її доповнює проект «Новий Шовковий шлях» через Транскаспійський транспортний коридор».

Чи бачимо ми себе конкурентами для України або будь-якої іншої сторони? Розвиваючи інфраструктуру, ми бачимо, що в країнах басейну Чорного моря з Україною, Болгарією, Румунією ми будемо мати можливість конкурувати і, в той же час, отримуємо статус повноцінного партнера. Ми вважаємо вас нашими партнерами, тому що маршрут з Ірану в європейські країни лежить через Грузію».

ЧИ БУДЕ В УКРАЇНІ ЧЕРГОВА ХВИЛЯ ЗНИЖЕННЯ РОЗМІРУ ПОРТОВИХ ЗБОРІВ

Знижувати портові збори до кінця 2018 року поки не планується, з урахуванням їх 20% -го зменшення з початку року, але, водночас, повернутися до цього питання можна буде з 2019 року, повідомив міністр інфраструктури Володимир Омелян на зустрічі з Європейською бізнес асоціацією (ЄБА).

«Думаю, з 2019 року буде чергова хвиля», - сказав він, додавши, що перспектива такого зниження буде більш зрозуміла після аналізу роботи портової галузі в першому півріччі.

Але поки що попередні результати не надто райдужні: незважаючи на зниження портових зборів на 20%, вантажообіг в українських портах скоротився на 3%, зазначив керівник держпідприємства Адміністрація морських портів України (АМПУ) Райвіс Вецкаганс. «Держава пішла назустріч, а вантажообіг впав. У чому проблема?», - здивувався голова АМПУ.

У свою чергу, представники бізнесу заявили, що без зниження портових зборів падіння вантажообігу могло бути більшим. Вони також знову закликали Мінінфраструктури та АМПУ прислухатися до рекомендацій Світового банку (СБ) про необхідність знизити завищені портові збори в Україні на 50%.

Очільник міністерства вказав, що приватні порти здатні знижувати ставки і в окремих випадках демпінгують. За його словами, зокрема, стався обвал ставок за зерновими вантажами.



В свою чергу, Райвіс Вецкаганс зазначив, що можливості для подальшого зниження портових зборів у АМПУ невеликі, оскільки необхідно надолужувати інвестиції в інфраструктуру, а також утримувати низку нерентабельних портів і роздуту соціальну сферу. Він додав, що Мінфін також виступає категорично проти скорочення розміру дивідендів АМПУ і відрахувань держпідприємства в бюджет.

Відносно проекту нової методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, яка була оприлюднена на сайті Мінінфраструктури.

Це вже друга спроба затвердити Методику розрахунку розмірів ставок портових зборів Міністерством інфраструктури. Раніше Мінінфраструктури приймало зауваження і пропозиції щодо проекту наказу в період з 28 грудня 2017 року по 28 січня 2018 року.

Новий проект Методики розрахунку базової ставки передбачає перехід до нової бази справляння портових зборів - gros-тоннаж (GT) і встановлення ставки корабельного збору за використання всіх частин акваторії (включаючи якірні стоянки, підхідні канали). Нарахування розмірів ставок санітарного та причального портового збору з судовласників пропонується визначати за одиницю валової місткості судна в добу.

Зокрема, зазначається, що інвестиційна складова ставок причального збору стягується з портових операторів та інших суб'єктів господарювання, які проводять господарську діяльність з використанням причалів для проведення вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності. Розрахунок розмірів ставок портових зборів здійснюється відповідно до запланованих обсягів перевезення вантажів, економічно обґрунтованих планованих операційних витрат і капітальних інвестицій, визначених на підставі державних і галузевих нормативів один раз в п'ять років.

Також нарахування розмірів ставок корабельного, каналного, адміністративного, маякового зборів визначається за одиницю валової місткості судна (gros-тоннажу або GT) або одиницю плавзасобу. При цьому скасовуються окремі якірний збір, проте витрати на утримання якірних стоянок в межах акваторії морського порту враховуються при визначенні базової ставки корабельного збору.

Ставки корабельного збору пропонується встановити для кожного морського порту і диференціювати відповідно до спеціалізації суден за такими видами: балкер, танкер; контейнеровоз; ро-ро; пасажирські і поромні судна; інші вантажні судна.

«Сподіваюся, що методику приймемо до кінця року», - сказав глава АМПУ, в той же час додавши, що запрацює вона тільки після прийняття законопроекту №7385 про сприяння розвитку морегосподарського комплексу, а також окремої постанови уряду і кількох інших підзаконних актів.

“НАШЕ ЗАВДАННЯ - ЗРОБИТИ ПОРТИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНИМИ” - Р.ВЕЦКАГАНС

Адміністрація морських портів України (АМПУ) цього року офіційно приєдналася до Європейської організації морських портів (European Sea Ports Organization — ESPO) в якості члена-спостерігача. Пропонуємо до вашої уваги інтерв'ю керівника АМПУ Райвіса Вецкаганса Європейській організації морських портів.

АМПУ відповідає за 13 українських портів. Яка роль АМПУ щодо цих портів? Які основні характеристики та проблеми АМПУ?

АМПУ - українська державна компанія, відповідальна за ефективне використання та розвиток акваторій та інфраструктури морських портів на основі кращих світових практик. Так, дійсно, АМПУ відповідає одразу за 13 морських портів. Це нетипова модель для Європи, де найчастіше в кожному порту діє своя окрема адміністрація. У нас же є головний офіс в Києві і Одесі, а в портах розташовуються наші філії. Їх роль чітко прописана в законі «Про морські порти України» - це підтримка в належному стані портової інфраструктури (ремонт, модернізація, будівництво), забезпечення безпеки мореплавства, стягування портових зборів, підтримка глибин в акваторії. АМПУ відносно молода компанія. 13 червня 2018 року виповнилося 5 років з початку нашої діяльності. Ми входимо в ТОП-5 прибуткових державних підприємств.

У ході нашої щоденної діяльності нам доводиться відповідати на багато важливих питань і викликів: збільшення вантажопотоку, підвищення конкурентоспроможності портів, залучення інвестицій. Україна, маючи вигідне географічне положення, знаходиться на перетині транзитних потоків, але ми констатуємо той факт, що тенденції змінюються. У розрізі вантажообігу лівову частку зараз займає експорт, далі за обсягом - імпорту і тільки після - транзитні вантажі. Ще 5 років тому картина виглядала інакше. І ми розуміємо, що це, в першу чергу, обумовлено геополітичною ситуацією. Наше завдання - шукати нові логістичні маршрути, розвивати їх і залучати вантажі в наші порти.

Наше завдання - зробити порти конкурентоспроможними. А це безпосередньо залежить від величини портових зборів. Багато експертів говорять, що вони високі. Але ми йдемо шляхом пропозиції більш вигідних тарифів, і з 1 січня 2018 року вони були знижені на 20%. Діють спеціальні тарифи на перевалку нафтопродуктів. Спільно з Міністерством інфраструктури ми розробили нову Методику розрахунку ставок портових зборів. Ще однією нашою конкурентною перевагою є глибоководність портів.

Одним із складних питань є питання інвестицій. Зараз ми відрховуємо половину нашого доходу у вигляді податків і дивідендів до держбюджету. У той час, як портові потужності вимагають значних інвестицій в модернізацію. Нам доводиться шукати альтернативні шляхи інвестицій, залучати міжнародних донорів. У Європі розвиток портів фінансується за рахунок державних дотацій і фондів. Ми існуємо дещо в іншій парадигмі - створення нових об'єктів і модернізація гідротехнічної інфраструктури з боку держави здійснюється з портових зборів, і вона визначає наш порядок питань.

31 травня АМПУ була офіційно прийнята в якості спостерігача в ESPO. Чому приєдналися до ESPO в якості члена-спостерігача? Які ваші очікування від статусу члена спостерігача ESPO, і як ви думаєте, який можете зробити внесок?

Приєднання до ESPO ми розглядаємо як важливу віху в інтеграції українських портів до великої європейської сім'ї портів. Статус члена-спостерігача можуть отримати країни, які є сусідами з ЄС. Оскільки між Україною та ЄС підписано угоду про Асоціацію, діє зона єдиної торгівлі, ми вирішили, що приєднання до ESPO - логічний крок у нашій співпраці.

Серед доступних опцій, які ми бачимо перед собою - обмін знаннями і доступ до передових європейських практик розвитку портів, участь в роботі комітетів асоціації, просування українських терміналів на міжнародній арені, можливість переймати стандарти європейських портів і бути активним суб'єктом формування європейської політики щодо портів. Зі свого боку, ми готові запропонувати найповнішу інформацію про інвестиційні проекти в українських портах, консультації щодо можливостей державно-приватного партнерства, обмін досвідом, контактами.

З 2013 року Україна реформує свої морські порти. Які основні характеристики цієї реформи? Як ці реформи сприяють підвищенню конкурентоспроможності українських портів?

Суть реформи полягала в тому, щоб розділити адміністративну та операційну господарську діяльність. У портах були створені державні стивідорні компанії, які відповідали за перевалку вантажів і філії АМПУ, основним обов'язком яких є розвиток державної власності (причалів, об'єктів інфраструктури, акваторій) в портах.

Але говорити про те, що реформа завершена, поки не можна. Є цілий ряд питань, які ще необхідно врегулювати. Зокрема, земельне питання, визначення меж портів та інші.



Безумовно, зміни, започатковані в 2013 році, були необхідні, оскільки перебували українську портову галузь за західною моделлю. А головне, з початком реформи з'явилася можливість довгострокових приватних інвестицій в портові об'єкти на зрозумілих і прозорих умовах, зокрема для міжнародних компаній і, в тому числі, на умовах державно-приватного партнерства. Логічним продовженням цієї реформи буде перехід до управління на умовах моделі порт-лендлорд.

Конференція ESPO 2018 року була присвячена інвестуванню в порт майбутнього. UkrainianPortsForum-2018 також був присвячений інвестиціям в порт. У цьому контексті нам було б цікаво, які основні інвестиційні потреби в українських портах? Які можливості для українських портів отримувати фінансування для інвестицій в порт?

У рамках Форуму ми приділили особливу увагу проектам, які будуть реалізовані в портах відповідно до оновленої Стратегії розвитку портів на період до 2038 року. Окремо презентували вісім проектів, за якими пройдено необхідні процедури, і вони вже сьогодні готові до приходу інвесторів.

Зокрема, кількість проектів, які плануються до реалізації інвесторами в морських портах на період до 2038 року, становить 44, їх загальна потужність — понад 143 млн. тонн і 1,4 млн. TEU. Сукупна вартість проектів складає майже 35 млрд. грн. Кількість додатково створених робочих місць — до 5 тис. За динамікою вантажообігу на період до 2038 роки ми розглядаємо два сценарії. За реалістичним, українські порти мають перспективу вийти на 184 млн. тонн на рік, а за оптимістичним — на 246 млн. тонн. Сприяти цьому будуть і концесійні проекти. Вже на сьогоднішній день заявлено про найближчу реалізацію чотирьох таких проектів: ДП «Стивідорна компанія «Ольвія», ДП «Херсонський морський торговельний порт», залізнично-поромний комплекс ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ», а також ДП «МТП Южний».

Європейська комісія оголосила 2018 рік Роком мультимодальності. Чи вважаєте ви, що важливо приділяти особливу увагу мультимодальному транспорту? Чи приймаються в Україні заходи, щоб зробити мультимодальний транспорт більш привабливим і конкурентоспроможним?

В Україні розроблено проект закону «Про мультимодальні перевезення». Документ розроблений за участю експертів ЄС і базується на положеннях Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Проект закону визначає правові та організаційні засади мультимодальних перевезень в Україні і спрямований на створення умов для їх розвитку та вдосконалення.

Україна зацікавлена в розвитку мультимодальних перевезень. З 2003 року функціонує комбінований потяг «Вікінг», який з'єднує Балтійський регіон з Чорним, Середземним і Каспійським морями. Потяг «Вікінг» - це спільний проект залізниць Литви, України і Білорусі, стивідорних компаній і портів Клайпеда, Чорноморськ і Одеса. Його маршрут проходить через Україну, Білорусь і Литву. Однією з цілей проекту є залучення вантажів для перевезень в напрямку Європа-Кавказ-Азія по коридору ТРАСЕКА, а також перевезення вантажів з Туреччини і країн Близького Сходу в північні країни Європи і в зворотному напрямку.



Яка важливість річки Дунай для українських портів?

Дунай — друга за довжиною ріка Європи, вона проходить через 10 європейських держав, в тому числі Україну. Через українську ділянку дельти Дунаю проходять кілька важливих міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейський міжнародний транспортний коридор № 7, який об'єднує 18 країн Європи і міжнародний транспортний коридор ТРАСЕКА - «Європа-Кавказ-Азія». Тому річка Дунай має не тільки вузько-економічне, а й геоекономічне і геополітичне значення.

У країнах Європейського Союзу приділяється значна увага використанню внутрішніх водних шляхів та переорієнтації перевезень вантажів з наземних видів транспорту на водні. В Україні ця тенденція тільки набирає обертів, але має величезні перспективи для розвитку. Інфраструктура водного транспорту, в порівнянні з залізничним, автомобільним та авіаційним має істотні резерви збільшення пропускної здатності, а модернізація водних шляхів є значно дешевшою і має відносно більш широкий термін окупності інвестицій. Зокрема, вже в цьому році ми спостерігаємо приріст суднопроходжень і перевезень вантажів на 5-10% по річці Дніпро. У нас є план на цей рік з проведення експлуатаційного днопоглиблення на Дніпрі.

До речі, варто відзначити, що в Україні є три річки, які є важливими з точки зору логістики вантажів в порти — Дунай, Дніпро і Південний Буг. Тому ми комплексно розглядаємо розвиток річкового судноплавства. Але, безумовно, Дунай є «сполучною ланкою» з Європою, транзитним коридором на шляху вантажів з Європи в Азію. Розташування в гирлі Дунаю трьох сучасних портів - Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, підвищує привабливість суднового ходу р. Дунай-Чорне море не тільки для українських суден, а й іноземних. Потужності, цих портів на даний час недозавантажені, але мають хороший потенціал.

Які основні напрямки екологічної політики АМПУ?

В АМПУ розроблена і діє політика щодо охорони навколишнього середовища. Вона поширюється на всі наші виробничі процеси, її принципи зобов'язані дотримуватися співробітники і контрагенти.

Штат нашого підприємства нараховує 11 відділів екологічної безпеки, в апараті управління та філіях понад 65 співробітників задіяні в процесах управління захисту навколишнього природного середовища.

Назву деякі принципи нашої еко-політики.

При виконанні інвестиційних проектів пріоритет віддається тим з них, які є найбільш результативним з точки зору забезпечення вимог екологічної безпеки. Під них розробляється оцінка впливу на навколишнє середовище відповідно до європейської моделі процедури, з подальшим узгодженням в Міністерстві екології та природних ресурсів на предмет ступеня впливу на навколишнє середовище.

У компанії впроваджується система управління охороною навколишнього природного середовища відповідно до вимог міжнародного стандарту ISO. Ми застосовуємо нові екологічно безпечні технології, обладнання та матеріали, прагнемо знизити вплив на навколишнє середовище.

АМПУ постійно відстежує ситуацію в портах з метою попередження можливих забруднень територій і акваторій морських портів. Наші фахівці беруть участь в розробці нормативної документації, згідно з директивами Європейського Союзу і міжнародного законодавства. Крім того, регулярно підвищуємо професійний рівень, компетенцію та обізнаність персоналу в сфері екологічної безпеки.

Важливим завданням є підтримка іміджу морських портів, як об'єктів високої екологічної безпеки, в тому числі на міжнародному рівні. Нещодавно Україна пройшла аудит Міжнародної морської організації (ІМО). Ми не отримали жодного зауваження до діяльності українських портів, що підтверджує виконання міжнародних норм і практик. Була відзначена позитивна робота АМПУ і акцентовано увагу на тому, що підприємство в повному обсязі виконує обов'язкові інструменти ІМО. Результат аудиту є важливим для подальшого розвитку портів України, впливає на їх інвестиційну привабливість і збільшення вантажообігу.

Премія ESPO 2018 року в галузі соціальної інтеграції буде присвячена «портам, як хорошему робочому середовищу для всіх». Чи веде АМПУ політику, спрямовану на поліпшення робочого середовища для співробітників (крім рівня комфорту маються на увазі ще й стимули, тренінги і т.д.)? Які ініціативи було зроблено в цьому відношенні?

Сьогодні портова галузь України переживає період змін і трансформацій. Реалізуються нові інвестиційні проекти, запускаються механізми державно-приватного партнерства. Все це вимагає розвитку персоналу та приведення його кваліфікаційного рівня у відповідність до міжнародних стандартів та вимог. Найчастіше в компаніях в періоди турбулентності розвитку персоналу приділяється мало уваги. Але ми розуміємо, що компанія - це люди, які в ній працюють.

В АМПУ є ряд документів, які визначають проведення навчання персоналу, систему ключових показників для топ-менеджерів, порядок формування кадрового резерву.

Нещодавно, 31 травня, в Одесі ми провели масштабний міжнародний захід - Ukrainian Ports Forum-2018. В рамках форуму, як паралельна сесія, проходила перша портова HR-конференція. Вона збрала близько 100 фахівців, що дозволяє говорити про формування профільного портового співтовариства. Ми обговорю-



вали питання розвитку персоналу в епоху реформ, ділилися досвідом, говорили з міжнародними експертами та бізнесом. В ході конференції було підписано Меморандум з Державною службою зайнятості. Ми почали співпрацю. Вона буде проходити в декількох напрямках: підбір і підготовка фахівців, популяризація професії і мотивація персоналу працювати в АМПУ.

Крім того, АМПУ планує розробити і впровадити на галузевому рівні програми з підготовки та перепідготовки працівників галузі на базі тренінгових центрів АМПУ і Профспілки робітників морського транспорту України, які відповідатимуть сучасним міжнародним стандартам.

Також ми будемо проводити заходи - семінари, конференції для вивчення і обговорення відповідності законодавства України вимогам міжнародних актів і сучасних систем навчання, таких як APEC (Antwerp/Flanders Port Training Centre), OCHA (Port labour training centre) та ін.

Протягом тривалого часу ми співпрацюємо з профільними навчальними закладами, зокрема: Національний університет «Одеська морська академія», Одеський національний морський університет, Морський коледж технічного флоту Національного університету «Одеська морська академія», в рамках укладених меморандумів. Беремо на практику студентів, кращих — працевлаштовуємо в АМПУ.

Ще в наших планах створення майданчика для розміщення інформації про потреби підприємств галузі в кваліфікованому персоналі, а також інформації про кандидатів для працевлаштування.

Ви родом з Латвії, але в даний час керуєте АМПУ. Як ваш кар'єрний шлях привів до цієї позиції? Чи існує велика різниця між управлінням портами в Латвії та Україні?

Основний профіль моєї діяльності - порти і логістика. Більшу частину своєї професійної кар'єри я присвятив саме цьому. У 2000-і роки працював в Вентспілському торговому порту, холдингу VK Transits, Латвійському пароплавстві. З 2010 по 2016 роки керував Ризьким центральним терміналом, Ризьким контейнерним терміналом і Ризьким вугільним терміналом.

У 2015–2016 роках Росія змінила політику управління транзитними вантажами і почала виводити їх з Прибалтики в свої порти. Обсяг перевалки значно впав і стало нецікаво цим займатися. Я почав цікавитися роботою в інших країнах на пострадянському просторі. Хотілося спробувати себе в більш агресивному середовищі і більш масштабних проектах. Тому, коли надійшла пропозиція очолити АМПУ, довго не думав.

В Україні існує централізоване управління портами - одне підприємство, яке управляє 13 портами. У Європі, наприклад, система управління портами дещо інша. Там в кожному порту існує своя адміністрація порту, як окрема юридична особа, до складу засновників якої входять представники державних або місцевих органів влади. В такому випадку дивіденди від діяльності йдуть і до державного, і до місцевого бюджетів.

В Україні більш громіздка нормативно-правова база, і довгий шлях доводиться долати для реалізації того чи іншого рішення і проекту. Тоді як в європейських портах найчастіше правове регулювання здійснюється на підставі окремого закону для кожного порту.

Відрізняються також принципи фінансування та інвестування в порти. На сьогоднішній день, єдиним джерелом доходів для подальшого інвестування в розвиток портів у нас є надходження від портових зборів і спецпослуг, а в Європі існують різні додаткові механізми - дотації з боку держави, залучення банківського фінансування, спецфонди і т.д.

Крім того, така ефективна модель, як спеціальні економічні зони в портах, в Україні не реалізується повною мірою, хоча це дуже цікавий і ефективний шлях розвитку припортових територій, збільшення вантажообігу та зростання економіки країни в цілому.

www.espo.be



П'ЯТЬ ЗАПИТАНЬ ПРО ІМО: ЯК УКРАЇНА ПРОХОДИЛА МОРСЬКИЙ АУДИТ



З 11 по 18 червня Україна вперше пройшла аудит Міжнародної морської організації. Навіщо приїхали іноземні аудитори і що вони виявили?

Що таке ІМО?

ІМО - це транслітерація англійської абревіатури Міжнародної морської організації (IMO - International Maritime Organization). ІМО є спеціалізованою установою ООН, що відповідає за судноплавство. Ця організація виникла в 1948 році, її штаб-квартира знаходиться в Лондоні. Основне завдання ІМО - це розробка, прийняття і впровадження міжнародних правил, покликаних усунути дискримінаційні норми, а також зробити торгове судноплавство більш безпечним і екологічним. Тому слоганом ІМО є «Безпечне, захищене і ефективне судноплавство в умовах чистого океану».

Зараз до складу ІМО входить 174 держави, ще три є асоційованими членами (Гонконг, Макао, Фарерські острови). Україна стала учасницею організації в 1994 році, хоча до деяких міжнародних конвенцій по судноплавству наша країна приєдналася ще в радянський період.

і протокол 1988 року); вимір тоннажу суден (Міжнародна конвенція про обмірювання суден 1969 року); а також запобігання зіткнень в морі (Правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року).

Які результати аудиту ІМО в Україні?

Повний звіт про аудит ІМО, як правило, публікується кілька місяців по тому. У Міністерстві інфраструктури України вже оприлюднили попередні результати.

Голова відомства Володимир Омелян відрепортував: «Україна успішно пройшла аудит ІМО. Я дякую всій команді міністерства за успішну роботу. Україна підтвердила свій статус морської держави, і вкрай важливо, що такою ж є оцінка наших міжнародних партнерів, зокрема, Міжнародної морської організації».

Як бачимо, 2,5 роки підготовки не пройшли дарма, і це саме той випадок, коли чиновники якісно виконали свою роботу.



Навіщо ІМО проводить аудит країн-учасниць?

У червні 2002 року 19 держав-членів ІМО запропонували впровадити систему аудиту на зразок тієї, яка була прийнята в 1999 році Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО). Через рік, у листопаді 2003 року, члени ІМО зібралися на чергову асамблею, де затвердили Резолюцію А.946 (23). Основним її лейтмотивом стала необхідність впровадження добровільної системи аудиту держав-учасників організації. Аудит повинен був «забезпечити послідовну і ефективну імплементацію інструментів ІМО».

Ще кілька років були витрачені на остаточну розробку і деталізацію самої системи аудиту. У вересні 2006 року Данія стала першою країною, яка добровільно погодилася пройти аудит ІМО. Уже через рік аудит пройшли близько 50 держав. З сусідів України добровільний аудит проходили Польща (в квітні 2010 року) і Туреччина (в жовтні 2013 року).

У грудні 2013 року на асамблеї ІМО аудит був визнаний обов'язковим для держав-членів організації. Це рішення вступило в силу з 1 січня 2016 року. З того часу аудитори протягом року відвідують по кілька десятків країн. До червня 2018 року Україна не проходила аудит ІМО.

Як проводиться аудит?

Формальним стартом аудиту служить підписання Меморандуму між державою-членом ІМО і самою організацією. Однак цьому підписанню передують тривала підготовча робота, яка може розтягнутися на кілька років. Так сталося і у випадку з Україною. Підготовка нашої країни до аудиту ІМО почалася ще в кінці 2015 року, а підписання меморандуму відбулося 18 травня 2018 року. На підготовку пішло 2,5 роки.

В аудиті бере участь мінімум три представники ІМО з різних країн. В середньому, процес аудиту триває близько семи днів. За цей час аудитори перевіряють національне законодавство країни у сфері судноплавства на предмет відповідності міжнародним конвенціям.

Аналіз виконується за наступними напрямками: безпека життя на морі (Конвенція 1974 року про безпеку життя на морі (СОЛАС) 1974 року і Протокол 1988 року); запобігання забрудненню із суден (Конвенція МАРПОЛ); стандарти навчання, сертифікації та ведення вахти для моряків (STCW 1978); вантажні марки (Міжнародна конвенція по вантажну марку 1966 року

Разом з тим, аудитори знайшли ряд недоліків. За результатами візиту, Україні зробили 9 рекомендацій і 1 зауваження. Як вдалося з'ясувати, рекомендації стосуються наступних напрямків: обмін інформацією з ІМО; поліпшення державної діяльності; усунення недоліків в системі моніторингу; Державне агентство з рибальства і безпеки риболовних суден; контроль стану прапора (адміністративні інструкції, незалежна інспекційна програма); критерії для визнання організацій; адміністративні штрафи; система розслідування нещасних випадків і система маршрутизації суден. Зауваження аудиторів полягає в тому, що стратегія розвитку галузі потребує методології.

Далі перед українською стороною стоїть завдання щодо виправлення зазначених недоліків. «Протягом 3 місяців зробимо План виконання рекомендацій, особливу увагу - контроль держави за прапором», - уточнив заступник міністра інфраструктури Віктор Довгань. Після цього міністерство і підконтрольні відомства повинні приступити до впровадження в життя зазначених рекомендацій.

А якби провалили?

Дослідник морського права Лоуренс Баркью, який багато років працює в Секретаріаті ІМО, вказує на один важливий ризик для країни, яка не пройде аудит - це втрата репутації. Такий результат, на думку експерта, неминуче впливає на інвестиційний клімат держави. Схожої точки зору дотримується і українське керівництво галузі. «Якби ми провалили цей аудит, на розвитку наших морських портів та залученню світових компаній можна було б поставити хрест, десятки тисяч українців втратили б гідну роботу», - категорично зазначив міністр Володимир Омелян. Також у відомстві відзначають, що невдале проходження точно б не посприяло інтересу з боку іноземних партнерів інвестувати кошти в портову галузь України. Крім того, негативні результати аудиту ІМО напевно викликали б перегляд ставок по страхуванню морських перевезень через зростання ризиків в українських портах. Як наслідок, витрати на логістику українських експортерів і імпортерів істотно зросли б, тим самим погіршуючи їх позиції на зовнішніх ринках.

Варто зазначити, що кількість рекомендацій і зауважень для України є однією з найнижчих в Європі. «При середній кількості зауважень до кожної країни за підсумками аудиту - більше 22, в Україні - менше 10, а застереження всього одне», - підсумував Володимир Омелян.

БЕЗПЕКА ПОРТІВ: ЦІЛІСНИЙ ПІДХІД



Під таким салоганом, в червні цього року, в штаб-квартирі ІМО в Лондоні відбувся важливий і масштабний захід — 4-й Всесвітній саміт з безпеки портів.

На запрошення Секретаріату ІМО в ньому взяла участь українська делегація, до складу якої увійшли заступник Голови Адміністрації морських портів України (АМПУ) з морської та внутрішньої безпеки Сергій Гронський, начальник відділу морської безпеки та охорони Андрій Кашуба, начальник служби з організації роботи портів В'ячеслав Вороной, начальник служби інформаційної підтримки Костянтин Корнієнко, а також заступник Постійного представника України при ІМО Віталій Мошківський.

У своєму виступі на відкритті заходу генеральний секретар ІМО Кітак Лім окремо наголосив на важливості та необхідності неухильного дотримання та виконання вимог Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (Кодекс ОСПЗ), особливо в час появи нових загроз, в тому числі кібератак. Пан Лім повідомив учасникам заходу детальну інформацію щодо основних програм та ініціатив ІМО у сфері безпеки портів та коротко окреслив тематику презентацій організаторів та основних спікерів, представлених на Саміті.

Порядок денний Саміту складався з чотирьох сесій, під час яких 18 експертів поділилися своїм баченням процесів автоматизації та цифрової інфраструктури (включаючи системи Port Community Systems та «Морське єдине вікно»), шляхів поліпшення та спрощення процедур, розповіли про найкращі практики в налагодженні координації в портах та підвищенні ефективності портів.

В рамках Саміту відбулися два пов'язані між собою тематичні заходи: Семінар з питань портів та Симпозіум з портової безпеки. Вони були організовані в контексті головної тематики минулорічного Всесвітнього дня моря 2017 — «Об'єднуючи судна, порти та людей». ІМО традиційно відіграє одну з головних ролей в організації і проведенні такого роду заходів.

Семінар відбувся 11 червня за підтримки Генерального секретаря ІМО Кітак Ліма у співпраці з Міжнародною асоціацією портів та International Association of Ports and Harbors (IAPH). Спеціальним гостем був пан Сантьяго Гарсія Міла, президент Міжнародної асоціації портів (IAPH), який також виступив на заході.

Генеральний секретар ІМО Кітак Лім, наголосив, що міжнародні морські організації повинні надавати допомогу державам-членам у створенні сприятливих умов для ведення міжнародної торгівлі, що в свою чергу сприятиме підвищенню зайнятості, процвітання та стабільності «на березі». Він повідомив про намір відкрити Міжнародну морську організацію всім зацікавленим сторонам, які раніше не брали активної участі в роботі ІМО, щоб дати можливість мати справу з усіма морськими аспектами цілісно.

Під час семінару учасники обговорили питання електронного обміну інформацією, впровадження та функціонування «Єдиного морського вікна», полегшення міжнародного морського судноплавства та кращі практики з удосконалення координації в портах. Також було розглянуто питання важливості забезпечення безпеки портів — як ключового елемента для підтримки сприяння торгівлі морським транспортом.

12–13 червня відбувся Симпозіум з портової безпеки, який був організований ІМО спільно з Міжнародною організацією поліції морських портів (INTERPORTPOLICE) і включав в себе основні заходи Саміту. Акцент був зроблений на обміні найкращими практиками з морської безпеки та безпеки портів.

В ході Симпозіуму представники Управління ООН з наркотиків та злочинності (UNODC) та INTERPOL окреслили програми та ресурси з нарощування

потенціалу з морської безпеки та можливості отримання доступу до них. ІМО, UNODC та INTERPOL співпрацювали в спільних регіональних заходах з нарощування потенціалу, зосереджуючи увагу на морській безпеці, з моменту прийняття в 2002 році Глави XI-2 Конвенції СОЛАС-74 та Кодексу ОСПЗ. Ці три організації продовжують працювати разом для допомоги розбудови потенціалу для боротьби з загрозами на морі по всьому світу.

Генеральний секретар підкреслив роль ІМО та партнерських організацій в наданні допомоги урядам у розвитку їх національної спроможності щодо морської безпеки та сприяння застосуванню ІМО Кодексу ОСПЗ та ILO/IMO Кодексу практики з безпеки в портах. Пан Лім також підтвердив необхідність розширення співпраці та зв'язку між судноплавством, портами та іншими зацікавленими сторонами.

Учасники Саміту обговорили поліпшення міжвідомчої співпраці, проведення оцінки загроз та вразливостей, управління ризиками, підвищення ефективності контролю доступу та ідентифікації особистих даних, комунікацію та реагування на різного роду загрози, з якими стикається морський сектор, а також обмінялися інформацією щодо різних підходів по управлінню ризиками.

Представниками української делегації «на полях» Саміту було ретельно заслухано презентації всіх учасників заходу, взято до відома інформацію щодо нових підходів, найкращих практик та пріоритетів роботи стосовно питань забезпечення морської безпеки та безпеки портів, поліпшення міжвідомчої співпраці, оцінки загроз та вразливостей, управління ризиками, підвищення ефективності контролю доступу та автентифікації, комунікації, кіберсистем та реагування на інциденти, навчальних, тренувальних та спеціальних довідкових заходів та програм, діючих та нових проєктів з морської та портової безпеки, тощо.

Серед іншого в ході Саміту програмний директор Служби митного та прикордонного контролю Міністерства національної безпеки США Елізабет Шмельзінгер представила презентацію щодо програми Митно-торговельного партнерства проти тероризму (С-ТРАТ), яка спрямована на покращення безпеки ланцюгів постачання приватних компаній у питаннях тероризму. Програма була започаткована великими компаніями США. Компанії, які досягають сертифікації С-ТРАТ, повинні мати документований процес для визначення та пом'якшення ризику в межах свого міжнародного ланцюга поставок, що дозволяє компаніям вважатися з низьким ризиком, внаслідок чого пришвидшується обробка їх вантажів, включаючи меншу кількість митних перевірок.

Також була представлена інформація щодо проєкту SAURON та інших напрацювань у сфері кіберзахисту. Разом з тим заслухали представника Європейської Комісії Крістіана Дюпона щодо основних аспектів забезпечення безпеки під час обробки круїзних суден та поромів у порту, а також інших доповідачів щодо важливості навчань та тренувань у питаннях здійснення оцінки ризиків безпеки.

Представники української делегації взяли участь у панельній дискусії стосовно безпеки портів та інших зазначених вище питань.

«Ефективна безпека вимагає цілісного підходу, який включає в себе заходи із запобігання, захисту та підготовки фізичної, людської та інформаційної безпеки, що мають працювати в тандемі. Саміт охопив ці специфічні сфери безпеки та надав учасникам цінну інформацію про найкращі світові практики. Вивчення нового, що працює і що є ефективним, має важливе значення для прийняття рішень, що забезпечують ефективне зменшення ризику», — зазначив Сергій Гронський.

www.uspa.gov.ua



ЧОМУ УКРАЇНА ПОТРАПИЛА У «ЧОРНИЙ СПИСОК» ПАРИЗЬКОГО МЕМОРАНДУМУ

На 51-му засіданні Комітет Паризького Меморандуму схвалив результати інспекцій 2017 року і затвердив новий WGB-list для прапорів і визнаних організацій (PB). Ці списки вступили в силу з 1 липня 2018 року.

«Білий, сірий і чорний (WGB) список» заснований на загальній кількості перевірок і затримань за трирічний період для прапорів з не менш ніж 30 інспекціями за цей період і формується, виходячи зі ступеня виконання державами прапора міжнародних вимог з безпеки мореплавства.

У списках «Білий, сірий і чорний», які використовуються для розрахунку форми профілю суднових ризиків з 1 липня 2018 року, зазначена загальна кількість - 73 прапора: 40 в «білому списку», 20 в «Сірому списку», і 13 в «Чорному списку». У торішньому списку кількість прапорів також містило 73 прапора; 42 в «Білому списку», 19 - в «Сірому списку» і 12 - в «Чорному списку».

У порівнянні з торішнім списком кількість прапорів в «білому списку» зменшилася на два. У «Сірому списку» цього року записано всього 20 прапорів. У минулому році «Сірий список» містив 19 прапорів. Нові в «Сірому списку» - Ісламська Республіка Іран, Казахстан, Російська Федерація і Сполучені Штати Америки, які були в «Білому списку» в минулому році. Через те, що в минулому році цей прапор не був зазначений, Тувалу тепер знаходиться в «Сірому списку».

Нове в «Чорному списку» - це Україна.

З 1 липня 2018 року списки ефективності використовуються для розрахунку профілю ризику суден. Прапори в «Сірому» і «Чорному» списках будуть піддаватися більш жорстким заборонним заходам, які діють з 1 січня 2011 року. Більш детальну інформацію можна буде знайти в Річному звіті 2017 року, який опублікований в липні 2018 року. Ці списки також опубліковані на веб-сайті www.parismou.org

Перший заступник міністра інфраструктури України Ю.Лавренюк на своїй сторінці у Facebook коротко прокоментував ситуацію навколо рейтингових списків Паризького меморандуму і місця в них України, як держави прапору.

Зокрема від зазначив: "В травні цього року на 51-му засіданні комітету Паризького меморандуму було схва-



лено результати інспекцій 2017 року та прийнято нові рейтингові списки прапорів, які почнуть діяти з 1 липня 2018 року. Вищевказані списки прапорів будуть використовуватися для розрахунку профілю ризику суден під час їх заходу до портів Паризького меморандуму. На прапори «Сірого списку» та «Чорного списку» будуть поширюватися більш жорсткі заходи під час проведення перевірок інспекторами контролю держави порту. Нажаль, Україна потрапила у «чорний список».

На позицію держави у рейтингових списках Паризького меморандуму впливає співвідношення кількості проведених перевірок суден під прапором держави в портах Паризького меморандуму та кількості затримань. Погана статистика 2016 та 2017 років стала причиною зниження рейтингу нашого прапору. Міністерство інфраструктури України на постійній основі веде аналіз перевірок за останні 3 роки, за яким встановлено причини потрапляння України до «Чорного списку».

Основні причини потрапляння України до «Чорного списку»:

1. Невелика кількість суден під прапором України та їх вік, який перевищує 30-35 років. (Закордонні рейси здійснюють 37 суден під прапором України, які підпадають під дію міжнародних конвенцій з питань безпеки мореплавства та попередження забруднення з суден. Ці судна потребують значних витрат для підтримання їх у відповідному стані, а небажання суднов-

ласників вкладати кошти у старі судна та оновлювати флот дає свій результат для негативної оцінки).

2. Неефективна робота з українськими судновласниками та на суднах під українським прапором Державної служби України з безпеки на транспорті.

3. Суворе (можна навіть сказати предвзяте) відношення до суден під прапором України інспекторів держави порту двох наших держав-сусідів (Болгарія та Російська Федерація), які дали найбільшу статистику по затриманнях українських суден.

Що вже зроблено в Міністерстві для покращення позиції українського прапору:

1. Створено Державну службу морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація), що дозволить зосередитись на питаннях підтримки позиції прапору України на належному рівні.

2. Міністром інфраструктури України підняте питання щодо неефективної роботи Голови Державної служби України з безпеки на транспорті та його відсторонення Урядом від керівництва Службою.

3. ДП «Класифікаційне товариство «Регістр судноплавства України» поставлено завдання покращити роботу із судновласниками.

Керівництвом МІУ наголошено на необхідності обмежувати вік суден у судовому реєстрі України (не старше 25 років) та створювати додаткові стимули (фінансові та податкові), щоб зацікавити судновласників у придбанні нових суден та реєстрації їх під українським прапором.

Окрім того, новостворена Морська адміністрація має забезпечити більш суворі перевірки суден та жорсткий контроль роботи визнаних організацій, під технічним наглядом яких знаходяться судна під прапором України, розробити та запропонувати заохочувальні заходи для судновласників, судна яких не мають затримань (знижки при реєстрації, зменшення платежів, тощо).

Вищевказані рекомендації були також отримані під час аудиту України Міжнародною морською організацією, який відбувся 9-18 червня 2018 року.

Наостанок, «чорний список» стосується лише 37 конвенційних суден, радянської побудови.

Ми будемо докладати всіх зусиль, щоб в найкоротший термін покращити місце України у рейтинговому списку прапорів Паризького меморандуму", - запевнив перший заступник міністра.

КОМІТЕТ ІМО ОБГОВОРІВ КОНЦЕПЦІЮ ЄДИНОГО ВІКНА

В рамках 42-ї сесії Комітету ІМО, яка завершилася в Лондоні на початку червня цього року, були розглянуті питання поправок до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року; застосування концепції єдиного вікна; перегляду Компендіуму ІМО щодо полегшення електронного бізнесу; проведений аналіз звітів та інформації по врятованим в морі.

Так, одним з ключових питань Комітету стало обговорення теми впровадження технологій і застосування концепції єдиного вікна для полегшення подачі інформації з судна. На сесії була представлена система єдиного вікна в Норвегії - SafeSeaNet Norway (SSNN). SSNN почала працювати в 2004 році і передає інформацію з судна в електронному вигляді на адресу норвезьких державних органів. Наступна стадія її розвитку - впровадження автоматичної системи формування інформації на борту судна і подача цієї інформації в єдине вікно. Для вивчення можливостей даної системи Норвегія спільно з Сінгапуром впроваджує в 2018 році проект SESAME, який розрахований на 3 роки.

Комітет також сфокусував свою увагу на проблемі збільшення числа жертв серед мігрантів при спробах переправлятися морем і обговорив заходи щодо забезпечення безпеки в цій галузі.

Крім того, було розглянуто питання про корупцію в портах. Як правило, капітани неохоче повідомляють про ці факти відкрито, тому в 2017 році Морська антикорупційна мережа (MACN) розробила онлайн платформу, яка використовує механізм анонімної звітності для збору відомостей, і з моменту її запуску вже зафіксовано 19 000 випадків. Комітет виступив із заявою проти світової корупції і визнав її руйнівний вплив на світову торгівлю і соціальний і економічний розвиток держав.



ЗАКОНОПРОЕКТ №7385. ЩО ПРОПОНУЄ КОМІТЕТ ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ З ПИТАНЬ ТРАНСПОРТУ?

Комітет Верховної ради України з питань транспорту рекомендує парламенту прийняти в першому читанні законопроект №7385 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо сприяння розвитку морегосподарського комплексу». Таке рішення профільний комітет прийняв 04 липня цього року. Прийняти законопроект за основу пропонується з урахуванням зауважень, висловлених народними депутатами на засіданні комітету.

Авторами законопроекту є 11 членів комітету. Парламентарії відзначили, що законопроект спрямований на імплементацію міжнародного законодавства, підвищення інвестиційного рейтингу морегосподарського комплексу, створення умов для потенційних інвесторів.

Законопроектом вносяться зміни до 10 законів, а саме: до Водного кодексу України, Кодексу торгового мореплавання, законів України «Про морські порти», «Про транспорт», «Про прикордонний контроль», «Про оцінку впливу на навколишнє середовище» та інші.

Серед основних змін законопроекту варто виділити наступні: спрощення проведення експлуатаційного днопоглиблення в морських портах і річкових водних шляхів, спрощення інвестування в об'єкти інфраструктури, монополізацію ринку лоцманських послуг, імплементацію євродиректив, які стосуються впровадження «морського єдиного вікна» та інші.

Так, вирішення питань про можливість безперервної підтримки гарантованих глибин підхідних каналів і портових акваторій забезпечить безпечне функціонування водного транспорту і безпеку мореплавання в акваторіях морських портів, вважають автори законопроекту.

Також в законопроекті йдеться, що виключно державними підприємствами, установами та організаціями надаються послуги з: регулювання руху суден; навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства; картографічного забезпечення мореплавства; лоцманського проведення суден.

У Законі України «Про морські порти України» в статті 1 в терміні «адміністрація морських портів» пропонується прибрати положення про необхідність утворення в кожному морському порту окремої філії.

У законопроекті пропонується викласти в новій редакції абзац другий статті 6 Закону України «Про інвестиційну діяльність», в якому передбачається, що відносини, що виникають при здійсненні інвестиційної діяльності в Україні, регулюються цим законом, іншими законодавчими актами України, крім відносин, що виникають у зв'язку з інвестуванням в стратегічні об'єкти пор-

тової інфраструктури, особливості яких визначаються Законом України «Про морські порти України».

Не дивно, що позитивну оцінку законопроекту № 7385 надають, в основному, представники бізнесу. За словами співголови логістичного комітету Європейської бізнес асоціації (ЄБА), позитивні зміни стосуються експлуатаційного днопоглиблення.

Що стосується оренди майна, то, за словами співголови комітету, на сьогодні Закон України «Про оренду державного та комунального майна» вже дозволяє держпідприємствам виступати орендодавцем держмайна, але є обмеження, що вони можуть виступати орендодавцем майна до 200 кв. м. «Питання в тому, що причали також можуть передаватися в оренду, потрібна тільки деталізація порядку, як АМПУ буде передавати це майно», - зазначила співголова логістичного комітету ЄБА.

Зауваження бізнесу до законопроекту також стосуються ведення реєстру морських портів, дій АМПУ під час виникнення ситуацій надзвичайного та техногенного характеру, цільового використання портових зборів, державного і приватного лоцманів тощо.



КАПІТАН ПОРТУ ІЗМАЇЛ НАГОРОДЖЕНИЙ МЕДАЛЛЮ ДУНАЙСЬКОЇ КОМІСІЇ

Дунайська комісія на ювілейній 90-й сесії, яка відбулася 29 червня, прийняла рішення про нагородження капітана порту Ізмаїл Анатолія Колесникова пам'ятною медаллю ДК «За внесок в розвиток Дунайського судноплавства». Рішення одностайно підтримали представники одинадцяти держав-членів Дунайської комісії.

Анатолій Колесников присвятив флоту вже понад п'ятдесят років. Його флотська біографія почалася в 1962 році в Радянському Дунайському пароплаванні (РДП), з 1968-го - третій помічник капітана на морських судах. У 1976 році Анатолій Юхимович бере участь в операції з порятунку членів екіпажу теплохода «Речіця». В навігацію 1978 року він піднявся на капітанський місток морського судна «Дмитро Кантемір», з 1984-го - дублер капітана на ліхтеровозі «Юліус Фучик». У 1989 році перейшов на роботу в берегових службах пароплавання - капітан-наставник групи ліхтеровозів, потім - заступник начальника служби безпеки мореплавання РДП. Грамотний фахівець, досвідчений судноводій, він протягом усієї своєї трудової діяльності проявляє ініціативу, високий професіоналізм, будучи одним з передових капітанів в пароплаванні.

У 1996 році був направлений на посаду начальника

Головагентства в Румунію, потім - в Братиславу, де пропрацював до 2002 року - до переведення в Ізмаїльський порт заступником капітана порту. І вже в березні 2004 року наказом міністра транспорту України затверджений на посаді капітана порту Ізмаїл. У 1994 році А.Колесников (в той час - заступник начальника Українського Дунайського пароплавання з безпеки мореплавання) увійшов до складу урядової делегації України, яка прибула в Лондон для вручення дару Міжнародній морській організації (ІМО): цим символічним жестом ознаменувався вступ молодшої держави України в ІМО. Анатолій Юхимович відвідував сесії і асамблеї ІМО 8 разів за період з 1993-го по 1996 роки - в тому числі, під час підготовки документів для вступу нашої країни в ІМО.

За час його роботи не було жодного аварійного випадку з вини або недогляду працівників служби капітана порту.

За багаторічну і сумлінну працю, високі трудові успіхи, великий внесок в розвиток транспортної галузі України, Анатолій Колесников отримав ряд почесних звань: «Заслужений працівник транспорту України», «Почесний працівник транспорту України», «Почесний працівник морського і річкового транспорту України», учасник бойових дій, «Почесний працівник УДП».

За високі виробничі успіхи і безаварійну роботу на посаді капітана був нагороджений знаками «За значний внесок у розвиток державного нагляду щодо забезпечення безпеки судноплавства», «За безаварійну роботу. 15 років», «За заслуги перед містом» (Почесний знак Ізмаїльської міської ради), медаллю «Ветеран праці». У 2012 році оголошена Подяка Прем'єр-Міністра України за успішне проведення льодової кампанії і високий професіоналізм, проявлений під час рятувальних операцій в льодових умовах, забезпечення безпеки плавання суден у зимову навігацію 2011-2012 років.

Саме високий рівень організації льодової кампанії дозволив забезпечити роботою порт, виплатити заробітну плату працівникам, провести розрахунки з бюджетами всіх рівнів (в тому числі, і до міського бюджету Ізмаїла). Завдяки діям капітана порту вдалося уникнути аварійних ситуацій в акваторії порту Ізмаїл та міста Вилкове, матеріаль-

них збитків, людських жертв та екологічного забруднення вод Дунаю.

У 2018 році Анатолій Колесников брав участь в транспортуванні міни, яку прибило до українського берега Дунаю, - вгору за течією Дунаю для безпечної ліквідації. За відвагу, проявлену під час транспортування міни, був нагороджений грамотою міського голови «За проявлену особисту мужність під час знешкодження вибухонебезпечних боєприпасів і забезпечення безпеки жителів м. Ізмаїл». У нинішньому році до Дня флоту Анатолія Юхимовича нагородили знаком «Почесний працівник ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт»».

Авторитет А. Колесникова у колег - працівників Ізмаїльської філії АМПУ, ДП «ІЗМ МТП», працівників морегосподарського комплексу України - поза всякими сумнівами. Пам'ятна медаль Дунайської комісії стала символом визнання заслуг капітана порту Ізмаїл на міжнародному рівні. ПРМТУ приєднується до привітань колег та пишається тим, що в українській морській галузі працюють авторитетні спеціалісти, чії заслуги визнаються на міжнародному рівні.



В УКРАЇНІ РОЗПОЧАВ РОБОТУ ФОНД КОНСУЛЬТУВАННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА (PPIAF)

Відразу після Ukrainian Ports Forum - 2018, який відбувся 31 травня 2018 року, почав свою діяльність Фонд консультування інфраструктурного державно-приватного партнерства (PPIAF), покликаний сприяти збільшенню приватних інвестицій в портовий сектор. Всесвітній банк буде надавати технічну підтримку діяльності Фонду.

Проект технічної допомоги допоможе Україні визначити ключові сфери, яким слід надати головну увагу при реформуванні портового сектора. Допомога передбачає аналіз законодавства в портовому секторі, оцінку нинішнього стану портової інфраструктури, перегляд поточної структури управління, а також складання дорожньої карти для повного переходу сектору на модель управління за типом «порт - лендлорд».

«Залучення приватних інвестицій в інфраструктуру вимагає попереднього створення необхідних інституційних умов, - зазначив Франсуа Бергер, керів-

ник програми PPIAF. - Протягом останніх кількох років ми надаємо підтримку транспортним підсекторам в Україні з метою формування середовища, сприятливого для приватних інвестицій, і будемо раді продовжити цю діяльність в українському портовому секторі, який, здається, вже накопичив необхідний для цього потенціал».

Фонд консультування інфраструктурного державно-приватного партнерства (PPIAF) - це мультидонорський фонд технічної допомоги, що фінансується 11-ю багатосторонніми та двосторонніми донорами. Створений в 1999 році, як спільна ініціатива урядів Японії та Сполученого Королівства, він тісно співпрацює з Групою Світового банку та базується в ній, а також є каталізатором для активізації участі приватного сектора на зростаючих ринках. Його місія полягає в ліквідації бідності і збільшенню загального процвітання в країнах, що розвиваються, шляхом стимулювання участі приватного сектора в розвитку інфраструктури.

АМПУ ЗАПУСТИЛА СПЕЦІАЛЬНИЙ РЕСУРС ДЛЯ ІНВЕСТИТОРІВ

Адміністрація морських портів України (АМПУ) створила і запустила спеціальний ресурс для інвесторів, де зібрана повна інформація про реалізовані і перспективні проекти в портах країни - www.investinports.com. Про це повідомив керівник АМПУ Райвіс Вецаганс, виступаючи на Ukrainian Ports Forum-2018.

«Інвестиційний портал АМПУ створений спеціально для залучення інвесторів в українські порти. На цьому сайті об'єднана вся інформація, необхідна приватним інвесторам для прийняття рішення і для допомоги державним компаніям - для якісної роботи з потенційними інвесторами», - сказав Райвіс Вецаганс.

Інвестиційний портал створений АМПУ з метою презентації інфраструктурних проектів в українській портовій галузі та залучення потенційних інвесторів в об'єкти портової інфраструктури.

Цільова аудиторія ресурсу - інвестори, які зацікавлені в розвитку свого бізнесу в українських портах і хочуть знайти партнерів для спільної реалізації проектів.

Для них інвестиційний портал відкриває безліч можливостей. По-перше, на сайті зібрана повна і актуальна інформація про морські порти України (вантажобіг, номенклатура вантажів, причальна і під'їзна інфраструктура, глибини і т.д. в розрізі кожного порту). Таким чином, потенційний інвестор може порівняти, проаналізувати і обрати порт, який відповідає його запитам.

По-друге, на сайті розміщені дані про інфраструктурні проекти, які вже реалізуються на території українських портів. Ці проекти можуть знаходитися на різних стадіях виконання, але бути відкритими для інвестування.

Інвестиційний портал - це динамічний інструмент взаємодії. Особливістю сайту є те, що будь-яка компанія, яка зацікавлена в розвитку бізнесу в морських портах України, може розмістити свій проект на даному веб-ресурсі для пошуку потенційних інвесторів. Для цього необхідно звернутися в АМПУ (контакти вказані на сайті) для розміщення інформації про проект.

Також на інвестиційному порталі будуть висвітлюватися великі публічні закупівлі послуг, замовником яких є АМПУ. Це допоможе залучити ще ширше коло міжнародних і національних підрядників для реалізації інфраструктурних проектів в морських портах України.

Крім того, на сайті розміщені рекомендації щодо механізмів інвестування в морську галузь і чинне законодавство, що регулює діяльність бізнесу в портах.

В БЕРДЯНСЬКОМУ ПОРТУ ПРОЙШЛИ УРОЧИСТОСТІ ДО ПРОФЕСІЙНОГО СВЯТА



З нагоди Дня працівників морського та річкового флоту, а також 188-річчя Бердянського порту, на площі перед управлінням ДП «БМТП», відбувся святковий концерт, після якого всі охочі отримали нагоду відвідати територію стратегічного підприємства.

За доброю традицією святковий концерт організовують силами творчих співробітників підприємства, вихованців дитячого садочку «Ластівка» та танцювальних колективів. З дітьми та сім'ями портовиків прийшли на святковий концерт — це ще одна традиція — професійне свято відзначати разом з рідними та колегами.

На адресу колективів Бердянського морського торговельного порту та Бердянської філії АМПУ пролунало чимало теплих побажань. Керівник ДП «БМТП» Олександр Троценков наголосив, що підприємство в своїй історії не один раз переживало злети та падіння, тож і нинішні негаразди вдасться подолати.



Грамотами міністерства інфраструктури України, Профспілки робітників морського транспорту України, подяками адміністрації та профспілкового комітету відзначили кращих робітників підприємства.

По завершенню концертної програми на гостей свята очікували морозиво та чай. У виставковому залі музею «БМТП» всі охочі могли ознайомитись з творчістю портовиків. Головною родзинкою заходу став День відкритих дверей.

Мешканці та гості міста, сім'ї портовиків та дітлахи отримали змогу побачити всю велич Бердянського порту зсередини. Крім того, діти могли сісти за кермо різних навантажувачів, зійти на борт буксиру, відвідати кабінку машиніста тепловозу.

Святковий настрій, гарна погода та усмішки дітей засвідчили, що цьогорічне свято вдалось!

У МАРІУПОЛЬСЬКОМУ ПОРТУ ПРОЙШЛИ УРОЧИСТОСТІ ДО ДНЯ ПРАЦІВНИКІВ МОРСЬКОГО І РІЧКОВОГО ФЛОТУ



Є така фраза «зупинимо мить, адже вона прекрасна». 27 червня співробітники Маріупольського порту поділилися зі своїми друзями та гостями кадрами зі свого повсякденного трудового життя.

В рамках святкування Дня працівників морського та річкового флоту України під відкритим небом біля будівлі управління порту була організована фотовиставка «Маріупольський порт в обличчях». Таку тематику було обрано не дарма, адже найцінніші на підприємстві – його співробітники. На світлинах були зображені кадри з повсякденної роботи портовиків, їх відпочинок, досягнення та перемоги.

Як відмітив директор Олександр Олійник: «Ми дбайливо ставимося до ветеранів, із повагою відносимося до діючих співробітників, та завжди підтримуємо молодь, яка вирішила присвятити життя порту».

Із запальними танцями в гості до трудового колективу завітали вихованці Міського палацу культури. А учні морського ліцею привезли у подарунок тематичну пісню. Завершилися урочистості традиційно в актовій залі. Саме там найкращі з кращих отримали відзнаки Міністерства інфраструктури України, почесні звання ветеранів порту, подяки від керівництва та Профспілки.

Атмосфера, що панувала на святі, палаючі очі портовиків, в черговий раз показали, що як би не було складно, порт буде розвиватися і йти в ногу з часом, впроваджувати сучасні технології і реалізовувати нові проекти. «Не дивлячись на труднощі, підприємство буде працювати. Я від щирого серця хочу побажати вам і вашим близьким миру, здоров'я і благополуччя. Ми єдині, а це озна-

чає, що всі труднощі переборні», - зазначив директор порту.

В Адміністрації Маріупольського морського порту також пройшли урочисті заходи з приводу святкування Дня працівників морського та річкового флоту.

Напередодні свята, начальник адміністрації Маріупольського морського порту Ігор Барський привітав працівників адміністрації порту з професійним святом.

Внесок маріупольських портовиків у розвиток морської галузі відзначено Подяками Міністерства інфраструктури, Грамотами та Подяками ДП «АМПУ», адміністрації порту та Профспілки робітників морського транспорту України.

Незважаючи на тимчасові труднощі, Маріупольський порт продовжує працювати завдяки професіоналізму портовиків та їх віддачі улюбленій роботі.

«Для маріупольських портовиків це свято має особливе значення, адже Маріупольський морський порт є найважливішою складовою транспортно-логістичного комплексу Донецької області, невід'ємною частиною економіки України, і в цьому величезна заслуга багатьох поколінь портовиків. Відданість своєму обов'язку і професіоналізм, прагнення досягти максимальних результатів в роботі, незмінно допомагають портовикам у вирішенні найскладніших завдань. Традиції, що складаються десятиріччями, не тільки живі зараз, але і розвиваються, міцніють, примножуються! Дозвольте побажати Вам здоров'я, щастя, успіхів у праці в ім'я процвітання рідного порту, міста, країни!» - привітав портовиків начальник адміністрації Маріупольського морського порту Ігор Барський.

В ДЕНЬ ФЛОТУ В УДП ВІДЗНАЧИЛИ КРАЩИХ ПРАЦІВНИКІВ



На честь Дня флоту в Українському Дунайському пароплаванні відзначили працю кращих працівників флоту і берега, а також внесок ветеранів у розвиток підприємства.

В урочистій обстановці заступник голови Правління з економіки та фінансів Наталія Караджа вручила заслужені нагороди - Почесні грамоти Міністерства інфраструктури України, Одеської обласної державної адміністрації, Ізмайльського міського голови, ПрАТ «УДП», почесні знаки Одеської облради, Асоціації портів України, пароплавання.

Після офіційної частини свято продовжила розважально-музична програма, підготовлена Клубом моряків (завідуюча Г. Колесникова).

Працівників підприємства порадували своїми виступами відомі і улюблені ізмайльчанами виконавці Микола Дімітров, Біляна Мітева, Ксенія Дорошенко, Володимир Климентьєв, Олексій Паладій, а також дует «Гала-парк», які подарували учасникам і гостям зустрічі не тільки свій музичний талант, а й яскраві емоції.

Від імені керівництва та себе особисто заступник голови Правління з управління персоналом Зоя Шкурко тепло привітала присутніх з професійним святом, побажала всім щастя, здоров'я, благополуччя, добра та миру. «Колектив пароплавання дружний, згуртований довгими роками успішної роботи, - зазначила Зоя Вадимівна. - Нехай так буде і далі!».

Зі своїми поздоровленнями і музичним привітом прийшов до дунайців і цар морів і океанів - Нептун.

На завершення святкової зустрічі голова первинної профспілкової організації Віталій Татарчук побажав миру і щастя кожній родині, трудовому колективу - успішної роботи, а пароплаванню - стабільності.

У ВИЛКОВЕ – НА «0» КІЛОМЕТР



Напередодні Дня флоту, група працівників пароплавання і членів їх сімей вирушила в подорож вихідного дня. Профспілкова організація - організатор виїзної екскурсії в Вилкове на нульовий кілометр, - як і в минулому році, подбала про те, щоб і в дорозі, і на місці відпочинку люди отримали максимум позитиву і задоволення.

Чудова погода, комфортабельні автобуси (до Української Венеції час у дорозі пролетів непомітно), дружня компанія, чарівної краси куточки незайманої природи, смарагди дунайських берегів - все це сприяло прекрасному настрою.

Теплохід «Євген Косяков» під ювелірним управлінням капітана Романа Григоровича Маслова з кожною хвилиною наближав відпочиваючих до заповітної мети - нульового кілометра, де Дунай зустрічається з Чорним морем. Зійшовши на берег в цьому заповітному місці, дунайці тільки й встигали фотографувати пеліканів і іншу пернату фауну, яка живе тут в достатку, робити селфі з колегами.

А на базі під екзотичною назвою «Квакенбург» групу чекала принадна прохолода розлогих дерев, смачна-пресмачна уха з свіжевиловленої риби і ароматний чай з місцевих трав з медом нового збору.

Вражень набралось - море! Поверталися додому втомлені, але задоволені. Спільний відпочинок допоміг краще пізнати колег в неформальній обстановці і ще більше потоваришувати.

Зоя Іванова

На знімках: моменти поїздки в Вилкове.

Фото В. Татарчука

ОХОРОНА ПРАЦІ: ЩО ПЕРЕВІРЯЄ ДЕРЖАВНА СЛУЖБА З ПИТАНЬ ПРАЦІ?

Мораторій на проведення планових перевірок контролюючими органами було продовжено до 2019 року, однак Держпраці, Держекоінспекція, ДФС та інші державні органи продовжують публікувати інформацію про стягнуті багатотисячні штрафи та виявлені порушення під час подібних заходів.

Справа в тому, що Законом «Про Держбюджет на 2018 рік» мораторій на проведення органами державного нагляду (контролю) планових заходів зі здійснення державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності було продовжено до 31 грудня 2018 року. Водночас згідно з оновленою ст. 6 Закону № 1728, перелік органів державного нагляду (контролю), на які не буде поширюватися дія цього Закону, повинен визначити Кабмін.

23 лютого 2018 року в «Урядовому кур'єрі» (№ 38/2018) було оприлюднено постанову КМУ від 18.12.2017 року № 1104, якою визначено цей перелік. Окрім згаданих вище органів, до нього також увійшли ДСНС, НБУ, НКРЕКП, Мінприроди, Держпродспоживслужба, Держархбудінспекція та ін. Таким чином, можна стверджувати, що планові перевірки бізнесу продовжуються. У межах даної публікації розглянемо планові перевірки Держпраці.

Інспекція чи перевірка

Постановою КМУ від 26 квітня 2017 року № 295, яка набрала чинності 16 травня, термін «планова перевірка», яка проводилась Держпраці, перестав вживатись в зв'язку з появою нових видів перевірок: інспекційними відвідуваннями та невідвідуваними інспектуваннями.

Слід зауважити, що ця постанова регулює питання проведення перевірок Держпраці на предмет додержання законодавства про працю та зайнятості населення. Водночас, що стосується охорони праці та промислової безпеки, то такий предмет для планових перевірок залишається.

Наприклад, лише в Києві та Київській області за 2018 рік (згідно з планом) Держпраці має провести планову перевірку додержання законодавства про охорону праці та промислової безпеки на майже 2,5 тисячах підприємств, установ, організацій, ФОПів, які мають найману працю. Отже, що конкретно перевіряє Держпраці?

Охорона праці: що це?

Український бізнес уже тривалий час піддається різноманітним реформам та зив до законодавчих змін. Перевірки Держпраці завжди були спрямовані на аналіз кадрової документації, виявлення неоформлених працівників чи фактів невивлати заробітної плати. Однак з прийняттям згадуваної постанови КМУ ця практика змінилась, і, починаючи з 2018 року, основним предметом планових перевірок стала охорона праці.

І якщо на великих підприємствах та промислових об'єктах ця сфера є знайомою і нею займається окрема людина чи навіть цілий відділ, то невеликі чи середні організації вважають, що це їх не стосується. Однак це помилкове твердження.

Перш за все, говорячи про цю сферу, слід пам'ятати, що вона стосується будь-якого (!) роботодавця (тобто особи, що використовує найману працю за трудовим договором) незалежно від сфери діяльності, виду робіт чи кількості працівників. Навіть якщо на підприємстві серед працівників є лише директор — навіть в такому випадку має існувати хоча б мінімальний пакет документів.

Таким чином, якщо ви бачите своє підприємство в плані перевірок Держпраці на предмет відповідності законодавству з охорони праці, то не потрібно відхиляти цей факт, посилаючись на невіробничий профіль свого підприємства чи невеликий штат: Держпраці перевірятиме ваше підприємство на рівні з великими заводами та промисловими об'єктами, щоправда вимоги, звичайно ж, для всіх підприємств різні.

Що перевіряють?

Охорона праці регулюється однойменним законом України, який було прийнято ще в 1992 році. Однак, якщо переглянути цей нормативний акт, то важко зрозуміти, що саме потрібно мати на підприємстві: здебільшого норми мають відсилочний характер та посилання на підзаконні акти, які приймаються в залежності від сфери діяльності підприємства. Окрім цього, багато норм є застарілими та не відповідають вимогам часу: саме це стало причиною скасування 122 нормативних актів СРСР, які регулювали цю сферу.

Таким чином, пропонуємо оглядово проаналізувати основні питання охорони праці.

1. Служба охорони праці

На будь-якому підприємстві, навіть найменшому, повинна бути особа, яка відповідає за охорону праці працівників. Створення та діяльність служби охорони праці, до повноважень якої відноситься зазначене питання, регулюється Типовим положенням про службу охорони праці (НПАОП 0.00-4.35-04).

Однак створення служби є обов'язковим лише на підприємствах з кількістю працюючих 50 та більше осіб. Якщо працівників менше 50, але більше 20, то функції служби охорони праці можна покладати (в порядку сумісництва) на працівника, що має відповідну підготовку, а на підприємствах з чисельністю працівників менше 20 допускається залучення сторонніх спеціалістів на договірних засадах.

2. Інструктажі з питань охорони праці

Напевно, це є найвідомішою сферою в межах охорони праці, оскільки більшість роботодавців хоча б формально, однак проводять з новоприйнятими працівниками вступні інструктажі. Але після початку роботи працівника роботодавець забуває, що подібні інструктажі в подальшому потрібно проводити з працівниками як мінімум раз на півроку (а для працівників, що зайняті на роботах з підвищеною небезпекою — раз на 3 місяці).

Так, згідно з Типовим положенням про порядок проведення навчання і пе-

ревірки знань з питань охорони праці (НПАОП 0.00-4.12-05) інструктажі з питань охорони праці бувають таких видів: вступний, первинний, повторний, цільовий, позаплановий. Проведення з працівниками відповідних інструктажів обліковується в спеціальних журналах. Водночас, якщо на підприємстві є працівники, які не задіяні в обслуговуванні механізмів чи у виробничих процесах (наприклад, адміністративні працівники), то роботодавець може свої наказом звільнити їх від проходження повторних інструктажів з охорони праці.

3. Навчання з охорони праці

В той час, як попереднє питання хоча б частково, але є «на слуху» в роботодавців, то щодо необхідності проходження працівниками навчання та перевірки знань з питань охорони праці знають набагато менше.

Періодичність та особливості проходження навчання з охорони праці регулюється згаданим вище Положенням (НПАОП 0.00-4.12-05). Так, з усіма новоприйнятими працівниками, окрім інструктажу, має також проводитись навчання з охорони праці (і в подальшому перевірка знань з цього питання). Не допускаються до роботи особи, які не пройшли таке навчання. Посадові особи, окрім цього, в подальшому проходять навчання не рідше ніж 1 раз на 3 роки, а працівники, зайняті на небезпечних роботах, не рідше ніж раз на 1 рік.

Навчання з охорони праці можна проходити як безпосередньо на підприємстві, так і в навчальному центрі. Водночас в законодавстві є перелік осіб, які зобов'язані проходити таке навчання виключно в навчальних центрах (наприклад, керівник підприємства, відповідальний з охорони праці, та члени комісії по перевірці знань з питань охорони праці у працівників, які проходять навчання на підприємстві).

4. Інструкції з охорони праці

Дане питання регулюється Положенням про розробку інструкцій з охорони праці (ДНАОП 0.00-4.15-98), яке закріплює обов'язковість затвердження роботодавцем таких інструкцій на кожен (!) вид робіт чи на кожну (!) посаду.

5. Спеціальний одяг та засоби індивідуального захисту

Спецодяг та ЗІЗ обов'язково безкоштовно видаються працівникам, які зайняті на роботах зі шкідливими та небезпечними умовами праці, а також на роботах, пов'язаних із забрудненням або несприятливими метеорологічними умовами.

Порядок забезпечення працівників спеціальним одягом, спеціальним взуттям та іншими засобами індивідуального захисту регулюється відповідним Положенням, затвердженим Держгірпромнаглядом.

Окрім цього, законодавство передбачає норми видачі спецодягу, які закріплюють мінімальний набір спецодягу та ЗІЗ для працівників окремих професій. Такі норми розробляються та існують для окремих сфер виробництва, однак існують і загальні норми (наказ Держгірпромнагляду № 62 від 16.04.2009 року).

6. Медичні огляди

Питання проведення медичних оглядів працівників раніше здебільшого було предметом перевірки «колішньої» СЕС, однак наразі працівники Держпраці також звертають увагу на це питання.

Так, проходження медичних оглядів є обов'язковим для окремих категорій працівників: наприклад, зайнятих на важких роботах чи роботах зі шкідливими та небезпечними умовами праці, на роботах, де є потреба в професійному доборі, для працівників віком до 21 року чи працівників, діяльність яких пов'язана з обслуговуванням населення, тощо.

Порядок проходження медогляду працівниками певних категорій затверджений наказом МОЗ України № 246 від 21.05.2007 року.

7. Роботи з підвищеною небезпекою

Найскладніше ведення документації з охорони праці передбачається для підприємств, де є працівники, що задіяні на роботах з підвищеною небезпекою. З цієї особливості пов'язана необхідність розробки та затвердження низки документів, а також вчинення багатьох додаткових дій.

Для таких працівників встановлюється інша періодичність проходження медогляду, інструктажів, навчання з охорони праці, встановлюється необхідність проходження додаткового навчання (наприклад, з електробезпеки), встановлюється необхідність одержання дозволів у Держпраці, видачі нарядів-допусків на роботи, проходження стажування новоприйнятих працівників та проведення атестації робочих місць працівників (раз на 5 років), а також низка інших додаткових дій, перелік яких встановлюється залежно від виду робіт.

Висновок

Зауважимо, що в даній статті лише поверхнево розглянуто питання, які є предметом планової перевірки, яка проводиться органами Держпраці в цьому році. Водночас сфера охорони праці є досить різноплановою, регулюється низкою актів, які різняться залежно від профілю підприємства та виду робіт.

Однак, повторюючи, зауважимо: охорона праці — це те, що має існувати на кожному підприємстві. Хоча б на мінімальному рівні потрібно, щоб була призначена відповідальна особа та були затверджені інструкції з охорони праці, потрібно, щоб працівники проходили інструктажі та навчання, щоб забезпечувались спецодягом та засобами захисту. Лише відповідальне ставлення роботодавця до своїх працівників забезпечуватиме безпеку та комфорт на робочому місці та сприятиме уникненню нещасних випадків на виробництві.

ПРМТУ І МОП ПРОВЕЛИ ДЛЯ МОРЯКІВ СПІЛЬНИЙ СЕМІНАР-ТРЕНІНГ

Учасники спільного тренінгу ПРМТУ і МОП приєдналися до інформаційної кампанії FREE NOVICHKOV, що проводиться Профспілкою робітників морського транспорту України.



Профспілка робітників морського транспорту України та Міжнародна організація праці організували для моряків дводенний семінар-тренінг на тему «Зниження дискримінації на робочому місці шляхом профілактики ВІЛ, стресу і гендерно зумовленого насильства». Спікером заходу виступила

Лариса Савчук, координатор проектів МОП з ВІЛ/СНІД у сфері праці в Україні.

У перший день, з презентацією про Профспілку робітників морського транспорту України виступив Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк. Він розповів морякам про

діяльність Профспілки, пріоритети та завдання, реалізованих і запланованих проектах для українських моряків.

Дана тема викликала бурхливу дискусію серед учасників тренінгу, які задали безліч питань Олегу Григорюку про роботу Профспілки на міжнародному та

національному рівнях, а також питань, що стосуються захисту прав та інтересів українських моряків під час роботи на суднах іноземних судновласників.

Второй день - говорим о стигматизации, профессиональном стрессе и насилии в морском секторе



ЗАВЖДИ І В УСЬОМУ СВІТІ ПРАЦІВНИКИ ДОМАГАЛИСЯ КРАЩОГО ЖИТТЯ СВОЄЮ БОРОТЬБОЮ, УЧАСТЮ В ПРОФСПІЛКОВОМУ РУСІ.

ПЕРЕБУВАЮЧИ В ПРМТУ, СПЛАЧУЮЧИ ЧЛЕНСЬКІ ВНЕСКИ І АКТИВНО БЕРУЧИ УЧАСТЬ В ЇЇ ДІЯЛЬНОСТІ, ТИ СПРИЯЄШ ЗМІЦНЕННЮ ПРОФСПІЛКИ.

СИЛА ПРОФСПІЛКИ - В СВІДОМІЙ ЄДНОСТІ ЇЇ ЧЛЕНІВ

ДЕНЬ МОРЯКА РАЗОМ З ПРОФСПІЛКОЮ!

У моряків є свої морські традиції, яких вони свято дотримуються. Ось і Профспілка робітників морського транспорту України спільно з Чорноморською первинною профспілковою організацією моряків, вже традиційно, в Міжнародний день мореплавця дарують морякам-членам ПРМТУ і їх сім'ям незабутні свята.

Другий рік поспіль п'ять сотень чоловік завдяки Профспілці святкують День моряка на березі Чорного моря - на території пляжного комплексу Private Elling.

Цього разу свято пройшло у форматі Гавайської вечірки. Нестихаючі запальні ритми, + 300С на термометрі, безмежна енергетика ведучих, сюрпризи, яскрава вистава, частування для дорослих і дітей, танці, ігри разом з командою професіоналів - все це дійсно перенесло гостей свята на Гаваї ...

«Хочу висловити величезну подяку всім нашим гостям - без них свято не вийшло би таким, яким воно було. Як організатори, ми отримали масу позитивних відгуків, що дозволяє нам зробити висновок: вечірка вдалася!», - зазначив Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк.



МОРЯКЪ
УКРАЇНСКА
ПРОФСПІЛКОВА
ТРАНСПОРТНА
ГАЗЕТА

Засновники:
Профспілка робітників морського транспорту України
Чорноморська первинна профспілкова організація моряків

Свідectво про державну
реєстрацію печатного засобу
масової інформації видано
Міністерством юстиції
України 20.01.1011 р.
Серія КВ № 17384-6154Р

www.mtwtu.org.ua
e-mail:
moryak@mtwtu.org.ua,
office@mtwtu.org.ua

Точка зору редакції газети не завжди збігається з точкою зору авторів.
Відповідальність за достовірність інформації несуть автори публікацій.
Редакція в листування з авторами не вступає і повернення рукописів не проводить.

65009 м. Одеса
Гагаринське плато, 5-Б
Тел. 42-99-02
Тираж 3000 екз.