

the SEAFARER МОРЯКЪ

1912-2019



УКРАЇНСЬКА ПРОФСПІЛКОВА ТРАНСПОРТНА ГАЗЕТА
СІЧЕНЬ №74



ПРОЙШОВ ЧЕРГОВИЙ ЕТАП ПЕРЕГОВОРІВ З NSA

Профспілка робітників морського транспорту України за участю Профспілки моряків Норвегії (NSU), Профспілки морських механіків Норвегії (NUME) і Норвезької асоціації морських офіцерів (NMOA) з 17 по 19 грудня 2018 року провели черговий етап переговорів з представниками Норвезької асоціації судновласників (NSA).

стор. 5

ВІРНІ ПОМІЧНИКИ ВЕЛИКОГО ФЛОТУ



Щодня біля причалів Маріупольського порту йде робота, на перший погляд, непомітна, але така важлива і потрібна великому флоту. Буксири «Капітан Маркін» і «Капітан Меркулов», незважаючи на юний вік, відмінно зарекомендували себе в роботі, не раз продемонструвавши прекрасні маневрові та технічні показники.

стор. 14

ЧАРІВНИЙ СВІТ НОВОРІЧНОЇ КАЗКИ



Уже майже 20 років поспіль Профспілка робітників морського транспорту України дарує діткам новорічні вистави. 03 січня 2019 року було дано старт святковому шоу «Руслан і Людмила. Нова історія», організованому ПРМТУ за підтримки Благодійного фонду морського транспорту «МОТРАНС».

стор. 8-9



ПОГЛЯД З ЄС: ЩО ЗМІНИЛОСЯ ЗА ТРИ РОКИ В УКРАЇНСЬКИХ ПОРТАХ

Про виклики майбутнього для портової галузі України та про те, що треба зарубіжному інвестору читайте в інтерв'ю ЦТС з директором МТБС Полом Ван Юлемом.

стор. 10-11

ПРМТУ - ЄДНІСТЬ ПЕРЕВІРЕНА ЧАСОМ!

МІНІНФРАСТРУКТУРИ ПЕРЕХОДИТЬ ДО НАСТУПНИХ ЕТАПІВ РЕАЛІЗАЦІЇ КОНЦЕСІЙНИХ ПРОЄКТІВ

Міністерством економічного розвитку і торгівлі України було погоджено Висновки за результатами проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства щодо проєктів концесії в портах Ольвія та Херсон.

Це дає можливість Міністерству інфраструктури України перейти до наступних етапів реалізації проєктів, а саме – підготовки та проведення концесійних конкурсів, що супроводжуватимуться консультативною підтримкою Європей-

ського банку реконструкції та розвитку та Міжнародної Фінансової Корпорації.

Крім того, міністр інфраструктури Володимир Омелян закликав депутатів якомога швидше проголосувати новий закон про концесію, за яким і мають проходити конкурси. Тендер на концесію може пройти вже в березні-квітні 2019 року, а підписати контракти з переможцями в уряді планують в травні-червні 2019 року.



ТОП-5 УКРАЇНСЬКИХ ПОРТІВ 2018 РОКУ З ВАНТАЖООБІГУ

ВАНТАЖООБІГ УКРАЇНСЬКИХ ПОРТІВ У 2018 РОЦІ

оперативні дані



* СТАТИСТИКА ПОРТУ ЧОРНОМОРСЬК ВКАЗАНА З УРАХУВАННЯМ РИБНОГО ПОРТУ, ПОРТУ МИКОЛАЇВ – БЕЗ УРАХУВАННЯ МСП «НІКА-ТЕРА»

Видання «Порти України» оприлюднило рейтинг вантажообігу українських портів у 2018 році. У п'ятірку кращих потрапили три порти «Великої Одеси».

За підсумками 2018 року найбільший вантажообіг у групі терміналів ТІС — 25,7 млн.тонн вантажів.

На другому місці Миколаївський порт - без урахування МСП «Ніка-Тера» він обробив протягом 2018 року 23,8 млн.тонн вантажів.

Третє місце у Одеського МТП, який обробив за минулий рік 22 млн.тонн різних вантажів.

Четверте і п'яте місце належить ще двом портам «Великої Одеси». Порт в Чорноморську (з урахуванням Чорноморського рибного порту) обробив у 2018 році 21,5 млн.тонн вантажів, а порт «Южний» (без урахування порту ТІС) – 17 млн.тонн вантажів.

Розташовані в одній акваторії Аджалицького лиману порти «Южний» і ТІС разом переробили понад 42 млн.тонн вантажів.

«ВПРОВАДЖЕННЯ ЦИФРОВОГО ЛОГІСТИЧНОГО ІНКУБАТОРА СТИМУЛЮВАТИМЕ ІННОВАЦІЇ В ПОРТОВОМУ СЕКТОРІ» - В.ОМЕЛЯН



11 січня 2019 року, в Міністерстві інфраструктури відбулась зустріч щодо реалізації проєкту «Цифровий логістичний інкубатор». Міністр інфраструктури України Володимир Омелян разом з представниками Адміністрації морських портів України, некомерційного інкубатора ІТ-проєктів «1991 Open Data Incubator», Офісу підтримки реформ Міністерства обговорили перспективи цифровізації в інфраструктурних проєктах. Участь у зустрічі також взяли Танія Амар – директор Агрітім Канада в Україні та Джейхун Остовар – радник з економічних питань Посольства Королівства Нідерландів в Україні. Володимир Омелян подякував міжнародним партнерам за плідну співпрацю і підтримку, яка відіграла важливу роль в успішному проходженні аудиту ІМО, та окреслив перспективи ІТ-проєктів в сфері транспорту: «Міністерство активно здійснює реформування сектору транспортної інфраструктури, зокрема, у сфері цифровізації та інновацій, підвищення прозорості, відкритості даних та покращення логістичних послуг. Всі ці пріоритети будуть задіяні у новому проєкті цифрового логістичного інкубатора, який реалізовуватиметься за підтримки АМПУ. У нас є гарний приклад роботи інкубатора у залізничному

секторі. Я вірю, що ми можемо повторити цей успіх у морському секторі, який особливо прагне інновацій», - зазначив Міністр інфраструктури.

Володимир Омелян підкреслив, що для збільшення транзитного потенціалу Україна повинна забезпечити конкурентні логістичні послуги користувачам вантажів: «На мій погляд, прогрес може бути досягнутий в рамках реалізації таких напрямків. По-перше, автоматизація логістики і використання роботів - це застосування комп'ютерного програмного забезпечення та автоматизованих машин і устаткування для підвищення ефективності логістичних операцій. По-друге, розвиток автономних транспортних засобів. По-третє, Big data. Досвід успішних інтернет-компаній не залишає сумнівів у тому, що інформація стала важливим елементом конкурентної диференціації. Далі - симуляція і віртуальна реальність. Доступність широкого спектру додатків для роботи з великими даними надасть операторам портів, логістичним фірмам і постачальникам послуг можливість скористатися перевагами програмного забезпечення для моделювання. Різні операції в порту можуть бути змодельовані для аналізу робочих потоків, виявлення можливих бар'єрів і оцінки різних сценаріїв проектування і пропускної здатності. Моделювання буде грати важливу роль, коли автоматизоване устаткування і робототехнічне обладнання використовуватиметься в портовому і логістичному секторі. Очікуємо, що технологія буде підтримувати як портові послуги, так і логістику, одночасно підвищуючи ефективність процесу ланцюжка поставок», - підсумував Міністр інфраструктури.

Адміністрація морських портів України підтримує позицію Міністерства інфраструктури та готова до співпраці з учасниками проєкту. Зацікавленість висловили також і міжнародні партнери, присутні на зустрічі.

Міністр інфраструктури висловив сподівання щодо успішної реалізації проєкту: «Я вважаю, що впровадження цифрового портового логістичного інкубатора призведе до підвищення якості логістичних послуг, стимулюватиме інновації в портовому секторі і в цілому підвищить конкурентоспроможність України на міжнародному рівні. Сподіваюсь, що наші міжнародні партнери підтримають реалізацію цього проєкту на базі Центру Транспортних Інновацій, який має стати платформою для всіх акселераційних та інкубаторських програм в транспортній галузі», - зазначив Володимир Омелян.

УКРАЇНСЬКИЙ МОРЯК, ЗАСУДЖЕНИЙ ДО СМЕРТНОЇ КАРИ В ІРАНІ, ПОВЕРНУВСЯ ДОДОМУ



28 грудня 2018 року Президент України Петро Порошенко підписав документи про помилування іранського студента Алі Джадудея, затриманого за звинуваченням у шпигунстві в Харкові, якого запросили в обмін на засудженого до смертної кари одеського моряка Андрія Новічкова.

Коли стало відомо, що скоро Андрій може бути на батьківщині, його бабуся зв'язалася з Профспілкою робітників морського транспорту України та поділилася радістю, зазначивши своєчасну допомогу з боку ПРМТУ, підтримку у всьому необхідному. «Профспілка зробила для мене дуже багато. Вони весь час були на зв'язку з Андрієм, допомагали, роз'яснювали, що не зрозуміло. Ми разом писали листи, звернення, разом домагалися справедливості. Я йшла до Профспілки, як до рідних людей, яким було не байдуже, які разом зі мною робили все, щоб повернути Андрія, єдину рідну мені людину, додому», - каже Олена Миколаївна, бабуся Андрія Новічкова.

Нагадаємо, що Андрій був затриманий поліцією міста Бендер-Аббас за звинуваченням в умисному вбивстві громадянина Ірану, який викинувся за борт судна «Arezo» (IMO 916578, прапор Ірану) 17 січня 2017 року під час його перебування в Китайському морі.

З моменту звернення в серпні 2017 року до Профспілки робітників морського транспорту України бабусі Андрія, Олени Миколаївни Вірановської, ПРМТУ надавала їй і Андрію всіляку допомогу і підтримку. Профспілка негайно звернулася до координатора ІТФ в країнах арабського світу Мохамеда Аррачеді і членської профспілки ІТФ в Ірані (Міжнародна профспілка моряків торгового флоту, IMMS) - з проханням задія-

ти всі доступні ресурси для встановлення контакту з компетентними органами в Ірані з метою якнайшвидшого вирішення справи Андрія, його звільнення і повернення до України. Профспілкою був проведений аналіз трудового контракту Андрія про роботу на судні «Arezo», зокрема за зобов'язаннями компанії Kish Shipping Line Manning Company (Іран), надавалися необхідні роз'яснення Посольству України в Ірані.

Тисячі людей також приєдналися до інформаційної кампанії #freeNovichkov, яку проводила Профспілка. Ми всі разом чекали повернення Андрія. «Мій внук не був членом Профспілки, але після всіх бід, після всієї несправедливості він обов'язково приєднається до вас, так йому буде спокійніше і надійніше», - впевнена Олена Миколаївна.

8 січня 2019 року, Андрій Новічков був звільнений, про що заявив Президент України Петро Порошенко: «Тільки що був звільнений український моряк Новічков. Зараз Андрій перебуває на території Посольства України в Ірані. Вітаю одеситів з поверненням нашого земляка!». У свою чергу, ПРМТУ, який брав участь у справі Андрія Новічкова, направив на адресу Гаранта лист подяки.

10 січня цього року Андрій Новічков прилетів в аеропорт Бориспіль, звідки відразу попрямував до Одеси, де на нього чекала бабуся. Разом з нею і друзями Андрія зустрічали Голова Профспілки робітників морського транспорту України Михайло Кіреєв та його Перший заступник Олег Григорюк.

Андрій Новічков розповів, що почуває себе добре, і подякував усім, хто допом-

агав йому повернутися додому. За його словами, після реабілітації він збирається повернутися до роботи в морі.

Наступного дня Андрій Новічков взяв участь у прес-конференції. Анатолій Урбанський, Голова Одеської обласної ради, подякував усім, хто брав участь у звільненні Андрія Новічкова з іранського полону: «Хочу всім подякувати за кропітку роботу, тому що це дійсно наша солідарна робота з рішення такої складної проблеми. Мені дуже приємно, що ми, як держава, показуємо, що своїх ми не кидаємо, і Андрій тому підтвердження», - зазначив Анатолій Урбанський.

Андрій ще раз подякував Президенту України Петру Порошенку і Дипломатичному корпусу МЗС України, а також всім, хто був причетний до позитивного результату його справи.

Він розповів, що на одному з етапів йому пропонували заплатити штраф у розмірі 3000 USD і закрити справу, а також прийняти Іслам і за мусульманськими законами отримати прощення, однак його впевненість і тверда життєва позиція не дозволили зробити це. «Я подумав, що це не той вихід з положення. У моєму розумінні змінити релігію - це як зрадити Батьківщину. Якщо ти християнин, то стій до кінця».

Багато хто відзначив відмінну фізичну форму Андрія. Він багато років займався спортом і, незважаючи на ситуацію, що склалася, завдяки допомозі друзів і дипломатів в Ірані, вдалося домогтися, щоб на територію в'язниці, де знаходився моряк, доставлялися спортивні вітамі-

ни, а самому Андрію дозволили займатися в тренажерній залі.

Свою кар'єру в морі Андрій закінчувати не збирається і планує незабаром повернутися у море. Михайло Кіреєв, Голова ПРМТУ, зазначив, що для того, щоб повернутися до роботи, Андрію необхідно оновити морські документи, з чим йому із задоволенням допоможе Профспілка.

Варто також відзначити, що недавно в мережі запустили збір коштів для допомоги бабусі Андрія, щоб розплатитися з боргами. Цю кампанію Андрій прокоментував так: «Всі ми люди і розуміємо, що зайвої копійки не буває. Але мої борги - це мої борги. Ми не просили допомоги, ми не стоїмо з простягнутою рукою і не просимо. Хто виклав це оголошення, я не знаю. Якщо хтось хоче допомогти, то - спасибі».

Зараз, коли одеський старпом Андрій Новічков нарешті вільний та знаходиться у безпеці, на адресу ПРМТУ надходять звернення, коментарі та листи з подякою.

Один з таких листів на адресу Голови ПРМТУ Михайла Кіреєва та його Першого заступника Олега Григорюка надійшов від Ветерана дипломатичної служби, капітана 1 рангу Вячеслава Лузіна. ПРМТУ висловлює подяку капітанові Лузіну за високу оцінку роботи Профспілки робітників морського транспорту України!

ПРМТУ від імені всіх 75 000 членів Профспілки вітає Андрія вдома і захоплюється його стійкістю духу і мужністю, які дозволили йому до кінця відстояти свою невинність!



Шановні колеги!

Мої вітання з приводу звільнення з іранського полону А.Новічкова. Безперечно, саме ПРМТУ належить головна роль у тому, щоб після тривалого полону та поневір'янь морська Одеса має можливість зустріти та привітати одного із своїх синів. Я особисто був свідком того, що ви не забували і ніколи не припиняли зусиль для звільнення Андрія, використовуючи стратегію та тактику напору, розголосу та підтримки, які почули і на Банковій у Києві, та не могли не зреагувати. ПРМТУ сьогодні - це могутній бастион захисту тих, хто обрав найромантичнішу професію, представники якої кидають виклик морській стихії та перемагають, не дивлячись ні на що. Успіхів Вам. Курс вірний. Так тримати.

Ветеран дипломатичної служби України,

Капітан 1 рангу

Вячеслав Лузін

ЗОНИ ПІДВИЩЕНИХ РИЗИКІВ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ: ПРАВА ТА ГАРАНТІЇ ДЛЯ МОРЯКІВ



Фото Вадима Мундрієвського, члена ПРМТУ

Робота у морі пов'язана з численними ризиками: погодні умови, недобросовісні судновласники, шкідливі умови праці. Окрім зазначеного, багато моряків зіштовхуються з необхідністю працювати в зонах підвищеної небезпеки та воєнних конфліктів, а тому особливо важливим є доведення до відома моряків місця їх розташування, прав та гарантій, пов'язаних з проходженням морським судном таких зон.

Під час останнього Міжнародного переговорного форуму (IBF) представники судновласників та профспілок досягли згоди у питанні стосовно внесення змін до колективних угод щодо меж районів з підвищеними ризиками. Зазначені зміни набрали чинності 01.03.2018 р.

Зони підвищених ризиків поділяються на зони воєнних конфліктів (бойових дій), зони підвищеного ризику та розширені зони ризику. Кожна із зазначених зон має свої чітко встановлені межі та гарантує морякам певні додаткові бонуси до встановлених трудовими контрактами заробітних плат, соціальні гарантії та право відмовитися від проходження таких зон.

Зони воєнних конфліктів (бойових дій) – 12 морських миль від узбережжя Ємену та всі порти Ємену. Передбачаються такі гарантії: за проходження цих ділянок морякам виплачується бонус у розмірі базової ставки заробітної плати мінімум за 5 днів (плюс за кожну наступну добу), подвійний розмір компенсації у разі смерті або втрати працездатності моряком. До того ж, моряк має право відмовитися від проходження такої зони. У разі відмови репатріація оплачується коштом судновласника та сплачується компенсація у розмірі базової заробітної плати за 2 місяці. Необхідно звернути увагу, що ця зона виключає створений у 2017 році. Транзитний коридор морської безпеки (MSTC).

Зони підвищеного ризику – Аденська затока та 400 морських миль від східного узбережжя Сомалі, Гвінейська затока: територіальні води (12 морських миль), порти та внутрішні водні шляхи Нігерії та Беніну. Під час проходження зазначеної зони моряки мають право на бонус у розмірі базової ставки заробітної плати за час фактичного перебування, подвійний розмір компенсації у разі смерті або втрати працездатності моряком. Також моряк має право відмовитися від проходження зон підвищеного ризику. У такому випадку репатріація моряка здійснюється коштом судновласника.

Проте зони підвищеного ризику не включають Міжнародний транзитний коридор (IRTC), Морську зону відчуження (MEZ), Зону безпечної постановки на якор (SAA), Ship-to-Ship Zone (STS). Окрім того, для проходження зон підвищеного ризику до моряків пред'являються вимоги щодо посилення охорони на судні.

Розширена зона ризику – західна частина Індійського океану, що охоплює Транзитний коридор морської безпеки (MSTC) та всі зазначені вище зони воєнних конфліктів і підвищених ризиків. Бонус та подвійний розмір компенсації під час проходження цього району виплачуються лише у випадку реальної атаки судна піратами.

Варто зауважити, що належним доказом того,

що моряки мають право на визначені бонуси, є належним чином зафіксований запис у вахтовому журналі морського судна про атаку піратів, а також наявність звіту, який має бути поданий до визнаних міжнародних органів (наприклад, United Kingdom Maritime Trade Operations). Якщо моряк відмовиться від проходження такої зони, судновласник не має зобов'язань щодо оплати коштів на його репатріацію.

Важливо зазначити, що всі ці території повинні бути відображені в Додатку до Колективного договору та мають бути доступними на борту кожного судна, щоб будь-який член екіпажу мав можливість з ними ознайомитися.

Для безпеки моряків встановлений перелік заходів з метою забезпечення рівня безпеки на борту судна під час проходження зазначених зон:

- моряки повинні дотримуватися рівня експлуатаційної та особистої безпеки на борту, встановленого наявними інструкціями;
- у разі потреби та з метою забезпечення безпеки судно має бути додатково обладнане спеціальними системами або забезпечене персоналом;
- у портах та внутрішніх водах зазначених територій необхідно вживати заходів, що знижують вразливість судна до несанкціонованої висадки зловмисників на борт; такі заходи мають визначатися відповідно до характеристик судна (його типу, розміру, надводного борту під час перевезення і швидкості);
- під час наближення судна до порту потрібно повідомити морську адміністрацію про рівень безпеки на борту судна, запланований час заходу і виходу з порту, наявність патруля берегової охорони;
- у портах, розташованих у небезпечних регіонах, екіпажу не рекомендується сходити на берег, за винятком екстрених випадків.

Судновласнику рекомендовано проводити заміну екіпажу до моменту входу або після виходу судна з небезпечного регіону, за винятком гострої потреби. За нормальних умов судновласник зобов'язаний повідомити моряка про те, що рейс пролягає через небезпечну зону не менше ніж за 30 днів до заходу в неї. У разі нападу на судно піратами судновласник (роботодавець) повинен підтримувати

постійний зв'язок з сім'ями моряків, повідомляти їх про стан членів екіпажу, про заходи, які вживаються для надання допомоги.

У разі нападу на судно піратами капітан судна повинен діяти згідно з інструкціями, розробленими судновласником для відповідного судна, а також Інструкцією для судновласників та операторів суден, капітанів та екіпажів судна щодо запобігання і припинення актів піратства та збройного пограбування на суднах, затвердженими Циркуляром Міжнародної Морської організації MSC.1/Circ.1334 від 23.06.2009 р. Окрім того, капітан має здійснити повідомлення всіх обов'язкових структур. Діаграми про порядок повідомлення таких структур визначені Додатками №1 та №2 до Циркуляра, з яким можна ознайомитися на сайті ІМО.

При Міжнародному морському бюро, що є спеціалізованим відділенням Міжнародної торгової палати, діє Центр звітності про піратство, який також можна повідомити про випадки піратства та збройних пограбувань.

Центр звітності про піратство діє як єдиний контактний пункт для капітанів, на судна яких були здійснені напади або пограбування піратами. Вся отримана інформація негайно передається місцевим правоохоронним органам з проханням про допомогу. Інформація негайно передається всім суднам в регіоні Океану, чим забезпечується підвищення обізнаності.

На офіційному веб-сайті Центру публікується звіт про піратство та збройне пограбування за 2018 р., який постійно оновлюється та містить детальний опис кожного окремого епізоду. Наприклад, станом на 24.10.2018 р. за жовтень 2018 р. зафіксовано 9 нападів (або спроб здійснити напад) на судна піратами.

Отже, якщо судно заходить до зазначених зон, моряк має право вимагати від судновласника дотримання його прав та гарантій, закріплених у положеннях колективних договорів, а обізнаність про порядок дій у разі нападу піратів на судно знижує ймовірність захоплення судна під час його знаходження в зонах підвищених ризиків.

Олена Черепова, «Юридичне бюро Сергєєвих», юрист
www.yur-gazeta.com



ПРОЙШОВ ЧЕРГОВИЙ ЕТАП ПЕРЕГОВОРІВ З NSA



Норвезька асоціація судновласників (NSA) - одне з найбільших об'єднань судновласників у світі. На суднах членів NSA у морській і офшорній індустрії працює близько 55 000 моряків 50 різних національностей. Не останнє місце в цьому списку займають українські моряки.

Кожні два роки Профспілка робітників морського транспорту України за

участю Профспілки моряків Норвегії (NSU), Профспілки морських механіків Норвегії (NUME) і Норвезької асоціації морських офіцерів (NMOA) проводять переговори з представниками Норвезької асоціації судновласників (NSA).

Черговий етап переговорів пройшов з 17 по 19 грудня 2018 року. В ході обговорення профспілкова сторона внесла низку пропозицій щодо поліпшення як тексту поточного договору між Асоціацією та ПРМТУ, так і соціальних гарантій для українців, що працюють на борту норвезьких судновласників. Більшість пропозицій були прийняті стороною роботодавців.

Таким чином, було погоджено підвищення заробітної плати моряків на 2% у 2019 році і ще на 1% у 2020-му. Досягнуто також домовленості про значне підвищення компенсаційної виплати в разі смерті моряка під час рейсу на 5000 USD, збільшенні компенсації з непрацездатності для офіцерів, рядових і кадетів.

Крім того, список свят став на два більше. Це 14 жовтня - День захисника України і 25 грудня - Католицьке Різдво. Додано також уточнення щодо ситуації, коли святковий день випадає на неділю: з 2019 року в такому випадку наступний робочий день буде вважатися вихідним.

Однак найбільшим досягненням минулого раунду переговорів стало впровадження нового фондового елементу. Так, з 2019 року українські моряки, які працюють на суднах норвезьких судновласників, зможуть звертатися до Профспілки за фінансовою допомогою в разі виникнення проблем медичного характеру.

УКРАЇНСЬКІ МОРЯКИ ПОВЕРТАЮТЬСЯ НА БАТЬКІВЩИНУ



На батьківщину повертаються останні два українських моряки, які з 2018 року перебували в піратському полоні. Про це в Twitter повідомив міністр закордонних справ України Павло Клімкін.

«Починаємо 2019 рік з хороших новин: з піратського полону додому повертаються двоє українських моряків-членів екіпажів суден «ARK TZE» і «ANUKET AMBER».

Вони останні з 12 звільнених українських моряків, які утримувалися піратами з минулого року.

Дякую українським консулам за злагоджену роботу», - написав він.

На початку січня на батьківщину повернувся український моряк, старший

помічник капітана, який в жовтні минулого року біля берегів Республіки Конго був викрадений піратами під час нападу на судно «ANUKET AMBER» (IMO 9395733, прапор Панами).

Нагадаємо, члени екіпажу «ANUKET AMBER», серед яких було троє українців, були захоплені разом з судном.

За інформацією кризового штабу, створеного компанією - судновласником, двоє громадян України були передані компанії одночасно з судном, а ще один - вивезений піратами в невідомому напрямку.

В аеропорту Одеси українського моряка разом з його сім'єю і друзями зустрічали представники МЗС України та ПРМТУ.



В НУ «ОМА» ПРОЙШОВ БРИФІНГ НА ТЕМУ «ЗАХИСТ ПРАВ МОРЯКА В УКРАЇНІ ТА ЗА ЇЇ МЕЖАМИ»



В Національному університеті «Одеська морська академія», в рамках Тижня морського права, пройшов брифінг на тему «Захист прав моряка в Україні та за її межами». Захід відбувся 11 грудня та зібрав понад сто осіб - курсантів, викладачів та гостей академії.

Основним спікером на брифінгу виступив Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк, який розповів про роль Профспілки в системі захисту трудових прав українських моряків, які працюють на суднах іноземних судновласників.

«Сьогодні ПРМТУ є єдиною морською членською організацією ІТФ в Україні, і єдиний інспектор ІТФ в нашій країні - Наталя Єфріменко - також є співробітником Профспілки робітників морського транспорту України, - підкреслив Олег Григорюк. - Тільки ПРМТУ має право в Україні укладати договори стандарту Міжнародного переговорного форуму (IBF) з судновласниками, які входять до Міжнародної ради морських роботодавців (ІМЕС)».

Він також ознайомив учасників брифінгу з роботою ПРМТУ зі зверненнями моряків, дав поради про те, як не стати жертвами шахраїв при працевлаштуванні,



розповів про створення та діяльність Морського інформаційного центру ПРМТУ за підтримки МЗС України, про боротьбу з криміналізацією дій моряків та інші важливі напрямки роботи Профспілки. Виступ Олега Григорюка викликав бурхливу дискусію, всі бажаючі отримали вичерпні відповіді на хвилюючі питання.

Продовжив захід виступ Радника голови ПРМТУ, який роз'яснив деякі моменти, пов'язані з введенням в Україні воєнного стану, що також викликало великий інтерес у курсантів академії.

Про роль інститутів громадянського суспільства у захисті прав моряків учасникам брифінгу розповіла завідувача кафедрою морського права НУ «ОМА» Ольга Савич, яка в завершенні свого виступу дала курсантам дуже добру пораду: «Сьогодні у вас є безліч джерел інформації. Але ваше завдання - фільтрувати її і робити для себе правильні висновки».

Профспілка робітників морського транспорту України дякує НУ «Одеська морська академія» та особисто декану Факультету морського права та менеджменту Наталії Савіновій за організацію заходу.

ДЕРЖГІДРОГРАФІЯ ЧІТКО ВИКОНУЄ СВОЇ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ ІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ СУДНОПЛАВСТВА



Унікальна державна установа України, а саме Держгідрографія, гідно несе свою вахту, забезпечуючи навігаційну безпеку країни - безпеку судноплавства. Кожне національне чи іноземне судно, плануючи захід у той чи інший порт, має бути впевненим у безпеці переходу, а отже, керуватися сучасними навігаційними картами. Тому розробка і видання на базі новітніх комп'ютерних технологій традиційних паперових та електронних морських і річкових навігаційних карт всього масштабно-го ряду і є завданням Держгідрографії, зокрема її філії «Укрморкартографія».

Що потрібно знати про навігаційні карти, як невід'ємну складову забезпечення навігаційної безпеки судноплавства?

1. Що таке навігаційна карта і яке її призначення?

Навігаційна карта – це відображення (на папері чи в електронному вигляді) навігаційно-гідрографічної інформації. Вона є невід'ємною складовою безпечного судноплавства. Розробляє та видає морські і річкові навігаційні карти філія Держгідрографії «Укрморкартографія».

2. Чому «Укрморкартографія»?

«Укрморкартографія» – це сучасний науково-виробничий комплекс, єдине в Україні спеціалізоване уповноважене підприємство з розробки і видання офіційних паперових і електронних морських навігаційних карт, карт внутрішніх водних шляхів та посібників для плавання, серед яких видання головного документа для судноводіїв – Повідомлення мореплавцям України.

3. Який алгоритм створення навігаційної карти?

Створення навігаційної карти проходить п'ять етапів, кожен з яких передбачає відповідний комплекс робіт.

Перший етап – це підбір та опрацювання вихідних даних (опрацювання промірних планшетів, матеріалів дистанційного зондування землі у вигляді даних космічної та аерозйомки тощо).

Другий етап – створення цифрового набору карти (вивчення наявних картографічних матеріалів, приведення їх на рівень сучасності за Повідомленнями мореплавцям (ПМ), робота з базою даних гідрографічних об'єктів).

Третій етап – створення файлів паперових карт.

Четвертий етап – опрацювання зауважень, доопрацювання цифрового набору, тестування ЕНК на відповідність міжнародним стандартам.

П'ятий (заключний) етап – підготовка карти до видання (підготовка файлу ПК до використання у режимі «друк на замовлення»).

4. Хто користується продукцією філії Держгідрографії «Укрморкартографія»?

Крім прямого призначення – безпеки судноплавства – навігаційні карти використовуються й іншими організаціями. Так, у своїй діяльності їх використовують:

- організації з пошуку природних ресурсів;
- проектно-дослідні установи при прокладанні інженерних мереж по морському дну;
- організації з пошуку і видобутку та переробки

«живих» і «неживих» ресурсів моря;

- Військово-Морські сили Збройних сил України та частини Прикордонних військ України;
- митні та морські рятувальні служби;
- порти, муніципалітети приморських міст;
- державні та приватні рекреаційні і туристичні служби, інші організації.

5. Які картографічні роботи сьогодні виконує Держгідрографія?

За роки існування (створено «Укрморкартографію» у 1996 році) вітчизняна морська картографія досягла значних успіхів і сьогодні це сучасний виробничий комплекс, картографічна продукція якого відповідає усім вимогам чинних міжнародних стандартів, зокрема Міжнародної гідрографічної організації, та сертифікована згідно з ДСТУ ISO 9001:2015.

Національна колекція навігаційних карт та посібників для плавання на сьогодні нараховує: 239 електронних та 181 паперову МНК, з яких 177 реалізується за технологією «друк на замовлення»; 129 паперових річкових навігаційних карт, 115 комірок електронних карт I, II, III, IV та V масштабних діапазонів, 8 альбомів карт ВВШ; видано 34 посібники для плавання, 7 навігаційно-гідрографічних нарисів, 69 одиниць бланкової продукції, що є невід'ємною складовою єдиної системи навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства на морських і внутрішніх водних шляхах України.

6. Чи потрібні у XXI столітті паперові навігаційні карти?

Безперечно потрібні! Паперові карти досі залишаються затребуваними як на морських, так і річкових суднах. Технологія виробництва паперових карт «друк на замовлення», впроваджена «Укрморкартографією» і реалізована для 177 карт, дозволяє виготовити потрібну кількість примірників карт, приведених на рівень сучасності за останнім випуском ПМ України, у стиснуті терміни.

«Укрморкартографія» впевнена у своїй продукції і за-

прошує до співробітництва усі організації і установи, сферою діяльності яких є Світовий океан.

7. Що було зроблено за 2018 рік?

Станом на 1 грудня 2018 року план забезпечення картографічною продукцією ФДУ «Укрморкартографія» виконала на 100 %, згідно укладених договорів та заявок споживачів, а також забезпечення картографічною продукцією та послугами «Держгідрографії» та її філій.

«Держгідрографія» у своїй діяльності дотримується виконання вимог та рекомендацій Міжнародної гідрографічної організації, впроваджує сучасні програмні засоби, що забезпечують багаторівневу перевірку та тестування файлів електронних навігаційних карт на відповідність чинним міжнародним стандартам для офіційних морських карт та карт внутрішніх водних шляхів.

Триває робота над впровадженням та реалізацією технологічного рішення «Друк на замовлення» для річкових навігаційних карт.

«Держгідрографія» працює над запровадженням стандарту S-100 Міжнародної гідрографічної організації (МГО) у виробничий процес своїх підрозділів, як універсальної моделі даних для розробки електронних навігаційно-картографічних продуктів наступного покоління, а також іншої цифрової продукції, необхідної гідрографічним, морським і геоінформаційним спільнотам.

Впроваджено технологічні рішення з оптимізації електронних даних відповідно до оновлених стандартів МГО: ENC SCAMIN policy as defined by S-57 – Use of the Object Catalogue for ENC, edition 3.1 та S-58 Validation Checks, edition 5.0.

Тривають комплексні роботи з поетапного впровадження системи комірок електронних карт, що відповідає вимогам МГО щодо використання та формалізації цифрових даних у галузі електронної морської картографії.

Все це свідчить про те, що ДУ «Держгідрографія» чітко виконує свої зобов'язання перед Україною і світовою спільнотою із забезпечення безпеки судноплавства.

Прес-центр ДУ «Держгідрографія»

ДЕРЖГІДРОГРАФІЯ ОБСЛУГОВУЄ



1 630 KM
МОРСЬКОГО УЗБЕРЕЖЖА



500 KM
МОРСЬКИХ ВНУТРІШНІХ
ВОДНИХ ШЛЯХІВ



1 000 KM
РІЧКОВИХ ВНУТРІШНІХ
ВОДНИХ ШЛЯХІВ

Постановою КМУ від 4 березня 2015 р. № 83 «Про затвердження переліку об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави» **ДЕРЖГІДРОГРАФІЮ ВІДНЕСЕНО ДО ПЕРЕЛІКУ ОБ'ЄКТІВ ДЕРЖАВНОЇ ВЛАСНОСТІ, ЩО МАЮТЬ СТРАТЕГІЧНЕ ЗНАЧЕННЯ ДЛЯ ЕКОНОМІКИ І БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ.**

В ОДЕСІ ВІДБУЛАСЯ РОБОЧА ЗУСТРІЧ КЕРІВНИЦТВА ПРМТУ З ПРЕДСТАВНИКАМИ СПЕЦІАЛЬНОЇ МОНІТОРИНГОВОЇ МІСІЇ ОБСЄ В УКРАЇНІ



Голова Профспілки робітників морського транспорту України Михайло Кіреєв і його Перший заступник Олег Григорюк провели робочу зустріч зі спостерігачами Спеціальної моніторингової місії ОБСЄ в Україні Теодором Муцокосом і Маринкою Франуловіч. Темою зустрічі стала проблематика залучення українських моряків в трафік нелегальних мігрантів.

Зокрема, спостерігачів ОБСЄ цікавила ситуація щодо українських моряків, затриманих за перевезення нелегальних мігрантів в країни Євросоюзу, і робота Профспілки щодо попередження таких випадків.

Михайло Кіреєв розповів про діяльність створеного в червні минулого року Морського інформаційного центру ПРМТУ за підтримки Міністерства закордонних справ України, завдання якого якраз попередити, застерегти українських моряків від дій, які ведуть до неприємних для них ситуацій.

«Ми тісно співпрацюємо з МЗС України, в минулому році наш офіс і Морський інформаційний центр відвідав

Міністр закордонних справ України Павло Клімкін, який дав високу оцінку нашій роботі: за час роботи Центру на батьківщину повернувся 61 український моряк», - зазначив Михайло Кіреєв.

Олег Григорюк розповів про розпочатий у 2018 році спільний проект ПРМТУ і МЗС України, який направлений на попередження залучення моряків до злочинних дій на морі, а також на забезпечення захисту їх прав на справедливе поводження під час кримінальних проваджень в місцях досудового утримання і в установах відбування покарань.

«У жовтні минулого року в конференції, на якій було презентовано даний проект, взяли участь представники Міністерства юстиції України, Національної поліції України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства соціальної політики України, представники Міжнародної організації праці, Міжнародної організації міграції, Управління ООН з наркотиків і злочинності, Представництва Європейського Союзу в Україні, а також співробітники консульств і представники посольств



Греції, Грузії, Італії, Великобританії, Сполучених Штатів Америки, - розповів Олег Григорюк. - Потім, у листопаді, проект був представлений в Лондоні на засіданні Комітету з безпеки на морському транспорті ІТФ, який його одногосно підтримав».

Як підкреслило керівництво ПРМТУ, важливою частиною проекту є інформаційна активність, яка передбачає проведення серії семінарів для моряків, зйомку коротких відеороликів для розміщення в соціальних мережах, інтерв'ю із фахівцями і їх виступи на телебаченні.

Спостерігачі ОБСЄ, в свою чергу, звернулися з проханням залучати їх до участі в заходах Профспілки, таких як семінари, зустрічі з моряками і курсантами.

Крім того, Олег Григорюк підкреслив, що щодня ПРМТУ консулює сотні моряків, які звертаються до Профспілки, до інспектора ІТФ в Україні з безліччю питань. «Ми отримуємо звернення по телефону, на електронну пошту, в повідомленнях у соціальних мережах,

моряки з питаннями приходять в наш офіс. Ми даємо консультації абсолютно безкоштовно і не залежно від того, є моряк членом ПРМТУ чи ні. Разом з тим, ми проводимо безліч семінарів для моряків і курсантів, випускаємо корисні інформаційні видання. Одним словом, проводиться колосальна робота для того, щоб захистити наших моряків», - зазначив Олег Григорюк.

Маринка Франуловіч, в свою чергу, зазначила, що мандат місії ОБСЄ суворо обмежений і в основному спрямований на питання, які пов'язані з безпекою, проте тема торгівлі людьми сьогодні дуже гостро стоїть у всьому світі: «Важлива частина роботи нашої місії - це ідентифікувати проблематику і передати її туди, де вона буде почута і, по можливості, вирішена».

Крім того, спостерігачі відзначили, що ОБСЄ має широке коло фахівців, які можуть бути задіяні для якнайшвидшої реалізації не тільки проекту з протидії криміналізації дій моряків, а й інших проектів, ініційованих Профспілкою.

УРЯД СХВАЛИВ КОНЦЕПЦІЮ РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ОХОРОНОЮ ПРАЦІ В УКРАЇНІ



У грудні 2018 року Уряд схвалив Концепцію реформування системи управління охороною праці в Україні та затвердив план заходів щодо її реалізації (розпорядження Кабінету Міністрів України від 12 грудня 2018 р. № 989-р).

Зазначене рішення ухвалене з метою створення національної системи запобігання виробничим ризикам для забезпечення ефективної реалізації права працівників на безпечні та здорові умови праці.

Реалізація Концепції забезпечить створення механізму формування та функціонування національної системи запобігання виробничим ризикам і заохочення до створення безпечних і здорових умов праці, яка ґрунтується на принципах усунення небезпек, оцінювання, контролю та управлін-

ня ризиками, а також імплементацію в національне законодавство норм Директиви Ради №89/391/ЄЕС від 12 червня 1989 року про впровадження заходів для заохочення вдосконалень у сфері безпеки та охорони здоров'я працівників під час роботи. Реалізація Концепції забезпечить приведення її у відповідність з міжнародними нормами Європейського Союзу з безпеки та гігієни.

Це своєю чергою сприятиме:

- підвищенню рівня захисту життя та здоров'я працівників;
- зниженню рівня та зменшенню частоти виробничого травматизму, аварій і професійних захворювань;
- підвищенню ефективності діяльності інспекції праці;
- підвищенню відповідальності роботодавців за створення належних умов праці та безпечного виробничого середовища;
- спрощенню законодавства щодо безпеки і гігієни праці та зменшенню адміністративного і регуляторного навантаження на роботодавця;
- покращенню інвестиційного клімату в Україні тощо.

Проект розпорядження розроблено Міністерством соціальної політики України на виконання статті 424 Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом.

ПОРТОВИКАМ ІЗМАЇЛУ ПІДВИЩИЛИ ЗАРПЛАТУ



ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» з 1 січня 2019 року на 20% збільшило посадові оклади і тарифні ставки для працівників підприємства, число яких на 1 січня склало 1372 особи.

Зокрема, як повідомила прес-служба держстівідора, на підсумковий розмір заробітної плати працівників підприємства впливають посадовий оклад, тарифна ставка і надбавки - за роботу у важких і шкідливих умовах, вночі, за вислугу років і так далі.

ДП «Ізмаїльський МТП» оперує

причалами №№4-8, 12-14, 16-26 Ізмаїльського морського порту. У 2017 році держстівідор обробив 4,5 млн. тонн вантажів, що становить 96% річного плану.

Ізмаїльський морський порт розташований в акваторії Кілійського гирла річки Дунай і має 24 вантажні причали, довжину вантажного причального фронту - 2,696 км. Крім держстівідору в порту працюють оператори ТОВ «Сервіспорт», ТОВ «Віллі Форте Україна», ТОВ «Ізмаїльський елеватор».

ЧАРІВНИЙ СВІТ НОВОРІЧНОЇ КАЗКИ

Організація та проведення новорічних вистав для дітей членів Профспілки робітників морського транспорту України у трудовій діяльності її працівників носить особливий характер. Проведення таких заходів – це не першочергова ціль нашої роботи, але ми намагаємося втілювати такі заходи в життя з великим натхненням, бо вони об'єднують і згуртовують членів Профспілки та їх сім'ї навколо ПРМТУ.

Дуже гріє душу і той факт, коли батьки, члени ПРМТУ – а більшість з них це моряки – приводять своїх діток на такі новорічні вистави і спілкуються між собою, поки дітки дивляться вистави в залі. Адже багато з них, знаходячись в рейсах, довгий час не бачать один одного, і зустріч зі своїми колегами – це для них приємна та радісна подія.

Хочемо ще раз нагадати, що організовані Профспілкою новорічні шоу «Руслан і Людмила. Нова історія» проходили в готельному комплексі «Одеса» з 3 по 9 січня 2019 року. За весь цей час кожен день проходило по кілька вистав, які відвідали багато тисяч дітей членів ПРМТУ.

Кожен день, коли проходило новорічне шоу, звичайно був святковим і для глядачів і для нас, організаторів, але 9 січня відзначилося ще й тим, що на одну з вистав були запрошені дітки з багатодітних сімей, якими опікується громадська організація «Пересипчанка». Також цього дня у залі були присутні дітки з обмеженими можливостями – вихованці інтернату №7 міста Одеса, та дітки з відхиленнями психофізичного розвитку, які проходять реабілітацію в Інституті ім. Януша Корчака, та інші діти з особливими потребами. Проявляти милосердя для таких діток ми завжди вважаємо своїм обов'язком.

Дорогі наші члени ПРМТУ! Ми дуже вам вдячні, що ви та ваші сім'ї були в ці новорічні святкові дні разом з нами. Ми надзвичайно цінуємо ваші приємні та теплі відгуки, які ви залишаєте у соціальних мережах, передаєте по телефону та надсилаєте в листах на адресу Профспілки.

Бажаємо вам міцного здоров'я! Ми вдячні вам за те, що ви разом з нами. Працювати заради вас – для нас величезна честь!





МОРСЬКІ ПОРТИ УКРАЇНИ У 2018 РОЦІ ПЕРЕВАЛИЛИ ПОНАД 135 МЛН. ТОНН ВАНТАЖІВ



За підсумками 2018 року морські порти України перевалили майже на 2,6 млн. тонн вантажів більше, ніж у 2017 році. Збільшення вантажопотоку спостерігається за чотирма основними напрямками, які забезпечують майже 80% перевалки: аграрна продукція, руда, металопродукція та контейнерні перевезення. Про це свідчать фактичні дані Адміністрації морських портів України.

Перше місце за обсягами перевалки зайняли аграрні вантажі. У 2018 році морські порти України перевалили майже 52 млн. тонн зернових, кукурудзи, гороху та іншої сільськогосподарської продукції. Це на 3,5%, або на 1,7 млн. тонн більше минулорічних обсягів. На другому місці – руда – понад 28 млн. тонн, що на 2,2% або майже на 600 тис. тонн більше показників 2017 року. На третьому – металопродукція – понад 18 млн. тонн. Збільшення у порівнянні з минулим роком складає 8,5% або 1,26 млн. тонн. На четвертій позиції – контейнерні вантажі, перевалка яких склала понад 846 тис. TEU, що на 18% більше, ніж тогоріч.

Лідерами за обсягом перевалки вантажів у 2018 р. стали порти: Южний – 42,7 млн. т., Миколаїв – 29,2 млн. тонн, Одеса – 21,7 млн. тонн, Чорноморськ – 21,5 млн. тонн, Маріуполь – 5,9 млн. тонн.

В цілому в минулому році перевалка експортних вантажів склала майже 100 млн. тонн, що на 0,5% перевищує обсяги експорту у 2017 році. Збільшення експорту відзначається за наступними групами вантажів: аграрна продукція, нафтопродукти, олія, вугілля, чорні метали, хімічні та мінеральні добрива, контейнери, великотоннажні автомобілі.

Імпорт товарів через морські порти України збільшився на 3,3 млн. тонн – до 23,7 млн. тонн (+16,5%). Понад 56% імпорту складають поставки руди (7,6 млн. тонн) та вугілля (5,7 млн. тонн). Суттєво – у 4,3 рази – збільшився імпорту коксу (485 тис. тонн), хімічних та мінеральних добрив – майже у 3 рази до 361 тис. тонн. Транзитні перевезення цього року склали 10,2 млн. тонн, що на 13,4% менше, ніж роком раніше.

Всього за 2018 рік морські порти України обробили 11654 судна, що на 370 одиниць або на 3% менше ніж у 2017 році.

Зросла кількість суднопроходжень і обсяги перевезень основних видів вантажів по річці Дніпро. Загальна кількість рейсів у 2018 року склала 16390, що на 10,2% більше, ніж за 2017 рік.

Протягом 2018 року Дніпром було перевезено понад 10 млн. тонн вантажів. Більш ніж 52% перевезень склали будівельні матеріали (5,4 млн. тонн) та зерно (3,1 млн. тонн).

Росте і кількість перевезених пасажирів, як усередині України, так і іноземних. Всього водним транспортом у 2018 році скористались понад 515 тисяч осіб.

Прес-центр АМПУ

ПОГЛЯД З ЄС: ЩО ЗМІНИЛОСЯ ЗА ТРИ РОКИ В УКРАЇНСЬКИХ ПОРТАХ

Інтерв'ю ЦТС з директором MTBS Полом Ван Юлемом про те, що треба зарубіжному інвестору, та виклики майбутнього для портової галузі України.



MTBS (Maritime & Transport Business Solutions) – міжнародна компанія з штаб-квартирою в Роттердамі, що надає фінансові і консалтингові послуги та розробляє бізнес-рішення для клієнтів в морській і транспортній галузях.

У 2015 році у ЦТС відбулася розмова з тодішнім директором голландської компанії Стивеном Боукартом про перспективи української портової галузі, можливості покращення інвестиційного клімату в умовах фінансової та політичної нестабільності.

Через три роки ми попросили теперішнього директора MTBS Пола Ван Юлема розповісти про те, які зміни в портовій галузі України бачать європейці, чи цікаві інвесторам проекти концесії в портах Херсон і Ольвія, що він думає про участь міської влади в управлінні портами.

Ми записували інтерв'ю з Вашим колегою три роки тому. На Вашу думку, за цей час у портовій галузі відбулися якісні зміни? Якщо так, то які Ви могли б відзначити? Як зараз українські порти виглядають на європейській арені?

Сьогодні Україна на слуху в Європі, є інтерес великих компаній із США, і з Китаю. Можна сказати, що українське питання сьогодні «на столі». Я багато спілкуюся з керівниками портових терміналів і багато хто говорить, що зараз приділяються до українських можливостей. Причин тому кілька. Український уряд робить правильні кроки для залучення іноземних інвестицій. Ми бачимо активність по законотворчості, відкритість до діалогу з інвесторами як в профільному міністерстві, так і в профільних асоціаціях, таких, як Європейська бізнес-асоціація та Американська торгова палата. Ми бачимо відкритість тендерних процедур і можливості європейських інвесторів щодо участі в концесійних проектах.

За останні роки в структурі українського експорту є зрушення, обумовлені змінами в економіці країни в цілому: від «проїдання» радянської спадщини, тобто «добивання» старих виробничих потужностей (металопрокат, хімічівини) до створення нових аграрних виробництв. Лідери цієї сфери, наприклад, Кернел та Нібулон, пройшли шлях від агропідприємств до великих холдингів, нарощуючи як матеріально-технічну базу «на землі», так і повні логістичні ланцюжки від елеваторів до зернових терміналів в портах. При цьому українським зернотрейдером доводиться чесно витримувати непросту конкуренцію з великим міжнародним бізнесом – Bunge, Louis Dreyfus Company, COFCO, SALIC, які також присутні на українському ринку і не мають наміру зупинятися на існуючих показниках.

Так, це сировинний експорт, але ж ми говоримо лише про початок, повторюю, будівництва принципово нової економіки без радянської «підкладки». І ми вже бачимо, як змінилася і змінюється пропорція експорту в олійній галузі – якщо спочатку домінували сирі насіння і боби, то тепер ряд учасників ринку збудували власні олійноекстракційні потужності, найчастіше безпосередньо при портових терміналах, і тепер експортують, в основному, готові масла і макуху/шрот, які також користуються чималим попитом на світових ринках. На український ринок почали заходи-

ти такі світові компанії, як, скажімо, Soufflet, чия основна спеціалізація – це вже не зерно, а борошно і борошняні вироби. Тобто, у перспективі, за умови створення досить великих переробних і фасувально-пакувальних потужностей, ми вже зможемо говорити і про експортне завантаження контейнерних комплексів в українських портах.

У тому ж інтерв'ю Ваш колега сказав, що для інвесторів важлива стабільність законів і чітка національна портова стратегія. Ви поділяєте цю думку? Що ще, на Вашу думку, потрібно інвесторам?

Зовсім недавно я читав дослідження Світового банку і повністю солідарний з його авторами. Інвесторів часто розглядають, особливо в Україні, як наречену, до якої потрібно знайти якийсь особливий підхід, сказати якісь правильні слова. При цьому інвестор – це просто підприємець, який розглядає інвестиційний проект з абсолютноно зрозумілих сторін:

- для інвестора важлива політична стабільність. Її, в свою чергу, може дати тільки правильно скоординована державна політика, яка не залежить від виборів і політичної кон'юнктури;

- зрозуміла і прозора нормативна база, яка стимулює приватні інвестиції і чітко регулює права і можливості приватного і державного секторів;

- зростання ринку в довгостроковій перспективі. Інвестиції, особливо інфраструктурні, розраховані на окупність через роки і десятиріччя. Тому, якщо сьогодні ринок в тій чи іншій країні стабільний або навіть стагне, цілком можливо залучити інвестиції, при гарантії того, що ринок виросте;

- чіткі і зрозумілі умови з боку державних органів, що стосуються дозволів, правил, ліцензій. Будь-якому бізнесу потрібна прогнозованість.

Одним словом, інвестору необхідна, перш за все, впевненість в повній здійсненності, принаймні, тієї частини його планів, яка залежить від нього і від держави, а не від ко-

ливань ринку і світових фінансових трендів. При грамотній підготовці ТЕО, інвестору потрібно розрахувати, скільки знадобиться капітальних вкладень на першому, другому етапі - цифри повинні більш-менш збігатися. А коли інвестиції почнуть «працювати», і піде виробничий процес, потрібні гарантії, що ніхто не прийде і не втрутиться в роботу - ні правоохоронці, ні сумнівні екологічні інспектори, ні муніципалітети з профспілками, не кажучи вже про рейдерів.

Тобто, європейські оператори і інфраструктурні компанії зацікавлені в державній гарантії українського уряду, що очевидно при поточних політичних і страхових ризиках і дорогих схемах фінансування.

Україна зараз розробляє пілотні концесійні проекти в портах Ольвія і Херсон. На Вашу думку, кому з іноземних інвесторів можуть бути цікаві українські порти?

Нам випала честь також взяти участь в цьому тендері. Спільно з українськими партнерами з Interlegal ми працювали під брендом MTBS-Ukraine і займалися маркетинговою частиною підсумкового ТЕО.

Інтерес до цього проекту і до багатьох інших українських портів сьогодні величезний. В першу чергу, з огляду на активну підтримку профільним міністерством процесу концесії.

Тут слід підкреслити, що за весь багаторічний період нашої роботи з різними проектами в Україні розмов про необхідність залучення іноземних інвестицій було чимало, це було свого роду «must be» в будь-якій промові транспортного чиновника. Але тільки теперішня команда міністерства, зокрема, офіс SPILNO, перейшли до реальних справ. І це не тільки згаданий пілотний проект концесії портів Ольвія і Херсон, є ще й інші проекти. Вже сьогодні є реальні результати: є ТЕО, є чималий список зацікавлених інвесторів, ряд з яких вже заявили вголос про наміри і навіть відвідали зазначені порти. Звичайно, це заслуга не тільки Міністерства інфраструктури, але і міжнародних фінансових установ, таких, як Світовий банк і Міжнародна фінансова корпорація, що вже вклали кошти в розробку проекту. Очікується також їх участь і в інших подібних ініціативах.

У нас все частіше піднімається питання участі місцевої влади в управлінні портами. З Вашого досвіду, місцева влада більше допомагає чи заважає в управлінні портом? Які тут є плюси і мінуси?

Активна участь місцевої влади в управлінні портом без всіляких сумнівів дозволяє порту краще розвиватися, як промислового кластеру для різноманітності компаній, що працюють на його території. Це стимулює економічне зростання та інновації в місті і регіоні.

70% акцій портової адміністрації порту Роттердам знаходяться у власності міста, а решта 30% - належить уряду Нідерландів. Представники муніципалітету входять до складу наглядової ради порту, активно впливають на його



стратегію розвитку і отримують вигоди від роботи порту.

У такій моделі в Європі ми бачимо одні плюси. Однак, природне запитання, яке випливає з такої форми співпраці - наскільки прозорі рішення, які ухвалюватиме муніципалітет в разі управління портом? Наскільки нинішні депутати і органи місцевого самоврядування готові нести відповідальність за управління такою територією без особистої зацікавленості і корупційних ризиків? Якщо Україна придумав таку модель, при якій і місто, і порт зможуть уникнути гри «під столом», українські порти різко вийдуть на абсолютно новий щабель розвитку.

Портова галузь через 5 років. Як Ви думаєте, як довго ще в Україні збережеться динаміка будівництва зернових терміналів? Який бізнес може бути найбільш прибутковим в майбутньому?

Відразу зазначу: нас радує, що результат останнього агросезону в Україні визнаний історичним максимумом. Однак, я чую з новин, що є проблеми в перевалці - чи то Українська залізниця не справляється з обсягом, чи то елеваторів не вистачає або портових складських площ і перевантажувальних потужностей - всі лають один одного, але одне зрозуміло, що зернові термінали, в будь-якому випадку, не страждають від недозавантаження. При цьому візьмемо до уваги, що за підрахунками американської харчової та сільськогосподарської адміністрації FAA (Food & Agriculture Agency), врожайність знаменитих українських чорноземів дотягує лише до половини врожайності США по кукурудзі і Франції - по пшениці.

Ось вам і відповідь, і прогноз. Що ж стосується прибутковості бізнесу - не будемо забувати, що транспорт і логістика обслуговують економіку. Я вже говорив вище, що українська агропродукція чекає свого наступного етапу розвитку, тобто переходу від сировини до готового продукту, який можна відразу ставити на полицю в магазин, і тут вже зерноперевалочні потужності повинні будуть поступитися контейнерним. Ми бачимо резерви для розвитку в регіоні також Ro-Ro транспорту, хоча є чудові залізничні переправи в Чорноморську, Варні і Поті, безліч терміналів

з обробки колісної техніки, а це можуть бути не тільки фури, а й контейнер з кінцевим продуктом. Знову ж таки, що стосується невеликих українських портів - тут напрошується передача їх в управління місцевим громадам, і їм вирішувати, яке майбутнє порту. Наприклад, умовний Скадовськ може відмовитися від вантажопереробки взагалі і залишити тільки пасажирські причали, фокусуючись на санаторно-курортному розвитку місцевості, а, припустимо, Усть-Дунайськ може стати унікальним туристичним комплексом для любителів ековідпочинку.

Які виклики майбутнього для портового бізнесу? Якими якостями потрібно буде володіти оператору, щоб бути кращим?

Перш за все, будь-яке майбутнє бізнесу, а портового тим паче, залежить від інвестицій. Від обсягу коштів, які інвестори готові вкласти в розвиток терміналу. Від інвестицій залежить модернізація обладнання, а значить, більш вигідні умови, які власник може запропонувати клієнтам. Звичайно, Україна має ще одну похибку в питанні майбутнього - чи вдасться прийняти закон "Про концесії" і в якому вигляді.

Що стосується швидкості перевалки, трудового ресурсу та технологій - це завжди питання вдалої комбінації цих факторів. Чим більш вона збалансована, тим більше шансів у портового оператора досягти успіху в конкурентній гонці. Крім того, на порти, як і раніше, будуть впливати можливості з розвитку внутрішньопортової інфраструктури - залізнична, автодорожня розв'язка, обмеження для розширення порту в межах міста та інше.

Однак, на наш погляд, багатьом українським терміналам варто почати переосмислювати своє мислення в сторону клієнта. Відносини з клієнтами і робота з клієнтурою - ключовий фактор розвитку. У цьому сенсі портовий термінал не відрізняється від будь-якого e-commerce або роздрібного сегменту. Клієнт - король, і задача терміналу - надати кращий сервіс, дуже швидко і максимально дешево.

www.cfts.org.ua

УРЯДОВА ПІДТРИМКА - РЯТУВАЛЬНЕ КОЛО СУДНОПЛАВНОЇ ГАЛУЗІ!



Для більшості контейнерних судноплавних компаній урядова підтримка є рятувальним колом, хоча багато хто в галузі вважають, що це негативно відбивається на глобальному судноплавному бізнесі в цілому.

Державна підтримка дозволяє зберегти робочі місця в судноплаванні і фінансувати приватні компанії з метою поновлення їх флоту в той час, коли західні банки виходять з морських інвестицій. Крім того, вона перетворює порти в Азії, Африці та Європі у процвітаючі хаби світової торгівлі.

Однак критики нагадують, що державне фінансування спотворює судноплавні ринки і ставить з ніг на голову звичайні правила попиту-пропозиції.

Саме державна підтримка є однією з причин того, що потужності світового флоту в усіх його сегментах приблизно на 15% більше тих, які зараз потрібні, через що фрахтові ставки утримуються нижче рівня беззбитковості, а фінансові про-

блеми перевізників поглиблюються.

Китай перетворив свій державний судноплавний конгломерат Cosco Ocean Shipping Holdings у вістря списа своєї ініціативи «Один пояс - один шлях». Південна Корея впливає мільярди у свій морський сектор, щоб підтримати на плаву своїх проблемних перевізників і суднобудівників, які є одним із стовпів експортно-орієнтованої економіки цієї країни.

У листопаді 2018 року Японія поскаржилася до Світової організації торгівлі на Сеул за державне фінансування місцевих суднобудівників. Позов сфокусований на реструктуризацію південнокорейського гіганта Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, який за заявою Токіо з 2015 року отримав 10 млрд. дол. США держпідтримки, коли намагався подолати наслідки скандалу з бухгалтерською звітністю і серйозним зменшенням числа замовлень. Сеул поки що не відреагував на ці звинувачення. Більш того, в кінці листопада влада Південної Кореї заявила, що вона збирається виділити 1,5 млрд. дол. США у вигляді кредитів і гарантій для національних суднобудівних компаній. Цей фінансовий пакет в найближчі шість років повинен допомогти судновласникам замовити до 140 суден, що працюють на СПГ.

Підтримка морського сектора урядом Південної Кореї наростає з моменту колапсу Hanjin Shipping у 2016 році, який був викликаний, в тому числі, відмовою державного Південнокорейського банку розвитку і далі фінансувати збиткову діяльність цього перевізника.

У жовтні 2018 року південнокорейській судноплавній компанії Hyundai Merchant Marine було надано 5 млрд. дол. США державного фінансування на замовлення 20 мега-контейнеровозів у місцевих суднобудівників, а також на інвестиції в контейнерні термінали по всьому світу. Настільки велика підтримка була виділена перевізнику, якому в минулому році було потрібно від дер-

жави 660 млн. дол. США, щоб уникнути дефолту, і який контролює лише 1,8% світового контейнерного флоту.

«Багато хто не розуміє навіщо, але будь то НММ або верфі, саме кредитна лінія уряду є тим, що дозволяє їм працювати далі, - повідомив представник одного з головних кредиторів компанії. - Суднопластво є стовпом нашої економіки і джерелом національної гордості. Я думаю, причина в цьому».

У свою чергу, Китай бачить суднопластво центральним елементом свого плану щодо зміцнення позицій країни у світовій торгівлі.

«Традиційні фінансисти або самоусунулися, або радикально скоротили свою участь, - пояснює голова групи AP Moeller-Maersk Сьорен Скоу. - Практично неможливо залучити значний обсяг фінансів від європейських банків, тому інші (банки), включаючи китайські, почали грати по-крупному».

Згідно з прогнозами експертів, до 2025 року Китай контролюватиме половину світового ринку фінансування суднопластва.

У 2017 році Китайський банк розвитку відкрив для Cosco кредитну лінію на 26 млрд. дол. США для всесвітнього просування своїх судноплавних інтересів, в тому числі, у сфері морських терміналів. За даними Організації з економічного співробітництва та розвитку за останні 10 років Cosco і інші китайські держкомпанії, такі як China Merchants Group, увійшли до капіталу 13 європейських портів. На частку цих портів припадає 10% від сукупної контейнерної перевалки в Європі. У даний час Cosco намагається придбати низку європейських портових активів у гонконгського оператора Hutchison Ports.

Багато приватних операторів вважають, що надмірна державна підтримка подібних покупок спотворює судноплавні ринки. Однак інші впевнені, що вона не порушує ринки, а зумовлює їх.

www.sudnodostvo.org

МИКОЛА ЄРЬОМЕНКО: «КОЛИ Я ВПЕРШЕ ПІДНЯВСЯ НА КАПІТАНСЬКИЙ МІСТОК, МЕНІ ЗДАЛОСЯ, ЩО Я ВСЕ ЖИТТЯ ТАМ СТОЮ»



Капітан Бердянського морського порту Микола Єрьоменко з дитинства мріяв стати моряком, і його мрія збулася - він майже півстоліття борознив моря. За цей час він встиг відвідати багато країн і побувати у самих непростих і небезпечних ситуаціях. Він також бачив, як проходили зйомки першого радянського кінобойовика «Пірати 20 сторіччя» - деякі сцени фільму знімалися біля Бердянська.

- Миколо Миколайовичу, Ви пам'ятаєте, коли вперше задумалися про море?

- Я родом з Кубані, з козачої станиці. Кругом був степ та степ, й до закінчення школи я моря в очі не бачив. Коли мені було років п'ять, до сусідів приїхав погостювати військовий моряк-фронтовик. Він був високий на зріст, з медалями. Нам, хлопцям, розповідав, що таке флот, де він служить. А потім в нашому колгоспі організували свято, я там танцював «яблучко». Мама для танцю пошила мені матроську форменку. І після цього я загорівся - хочу стати моряком! Всі мої шкільні зошити були розмальовані вітрильниками і військовими кораблями, і вчитель писав червоним олівцем: «Зверніть увагу, ваш син псує зошити!»

- І після школи Ви поступили в морехідку?

- Це вийшло не відразу. Школу я закінчив у 1965 році, а в 60-і роки колгоспників все ще не пускали в місто,

навіть паспортів у них не було. Випускники шкіл продовжували навчання за розподілом. Це було так: всіх, хто закінчив 10-«А», посадили в автобус і повезли здавати іспити в сільськогосподарський інститут, а тих, хто навчався в 10-«Б», повезли вступати до медичного. Хто не вступив до ВНЗ - повертався назад, працювати в рідному колгоспі. Я закінчив 10-«Б» клас, тому вступав до медінституту - і вступив. Але швидко зрозумів, що медицина - не моє покликання. Я втік з ВНЗ та поїхав до Новоросійська, потім на судні «Аю-Даг» дістався до Маріуполя. Прийшов до начальника морехідної школи і кажу: хочу бути моряком. Мене взяли. Але ще три місяці мене шукала міліція, тому що я поїхав без документів, у мене було тільки приписне свідоцтво. Коли міліція мене всеж-таки знайшла, начальник морехідної школи сказав їм, що я вже зарахований і вчуся тут. Справу закрили.

У травні 1966 року закінчив морську школу і пішов у рейс, з цього і почалося моє морське життя. У жовтні 1966 року був зарахований на другий курс морехідного училища. Пам'ятаю, як проходив практику на вітрильнику «Товариш», після неї долоні у мене були як одна суцільна мозоль. Я ставив вітрила на найвищий щоглі, піднімався на неї за три хвилини. Перший час було страшно. А потім звик.

- Що Ви відчули, коли в перший раз побачили море?

- Вперше я побачив його після закінчення школи, у червні 1965 року. Тоді якраз сонце спускалося у море. Я був ошелешений такою красою. І вже через роки, будучи старпомом, коли стояв на вахті, завжди згадував цей момент.

Ковила в Сальських степах, які знаходяться у Ростовській області, при сильному вітрі йде «хвилями». Я в дитинстві саме таким уявляв собі море. І виявилось, що мав рацію: коли в 2005 році ми потрапили в сильний шторм, море так і виглядало - сиве, з довгою хвилею. Ми тоді обходили Південну Америку навколо мису Горн. Це дуже небезпечне місце. Коли виходиш з Тихого океану

до Атлантики, то з імовірністю 99% у мису Горн буде шторм, причому дуже сильний.

Ми боялися, що потонемо. Екіпаж у рятувальних жилетах вже сидів на палубі під шлюпками, чекав, коли капітан дасть аварійну тривогу. Якщо судно потоне, то шлюпка спливе - і хто-небудь, та й врятується. Ми дивом вийшли проти вітру, якби на борту був баласт, то і не виповзли б. А як вийшли в Атлантику, одразу ж штормити перестало. Коли судно вже стояло в доці, я спустився вниз і побачив, що всі перегородки погнуло, і на металевих шпангоутах були тріщини. Таке велике навантаження зазнавало судно!

- Чи не шкодували тоді, що вибрали таку професію?

- Ні. Я не виносив більше місяця на березі. Перший тиждень після повернення з рейсу з квартири взагалі не виходив, настільки для мене все здавалося диким. Стою в автобусі, і мені все здається, що комусь заважаю. Постійно перепрошую.

До того ж робота в морі - для справжнього чоловіка. Вона виробляє вміння боротися з труднощами. Бувало, виходиш з Бердянського порту - а за хвилином такий шторм! І ти вже готуєшся битися зі стихією.

Азовське найнеприємніше море з усіх, які я знаю. Тут дуже коротка хвиля, вона б'є судно, воно деренчить, вібрує, і воно відчуває такі навантаження, що навіть серцем відчуваєш, що воно ламається. Зазвичай, коли доводиться штормувати, судно йде під 15-20 градусами до хвилі. Так воно не приймає удари на себе, його сильно не качає і воно не ламається. А в Азовському морі не можна піти вправо або вліво, тому що скрізь мілини, глибини не дозволяють ухилитися в бік від рекомендованого курсу.

- З морською хворобою як справлялися?

- У 1966 році ми проходили практику на судні «Крим», колись він був флагманом Гітлера, а Радянському Союзу дістався по репарації. Судно було препротивним: вийшли в Чорне море, і воно повільно нахилиється на один борт на 5 градусів, потім - на інший борт. Нас від качки просто навиворіт вивертало. Боцман нас, курсантів, вигнав в шторм драїти палуби. Це робили так: спочатку битою червоною цеглою терли дошки палуби, потім цеглу змитами. Поливали палубу водою, посипали піском і лопатили - чистили дошки палуби швабрами з укріпленою на них гумою. Потім пісок змивали.

Кухарка, яка все життя пропрацювала на суднах, побачила, що ми вже жовті від качки, і насипала нам в кишені бушлатів сухарики. Виявляється, на повний шлунок заколисусь менше.

До того ж, я проходив спеціальну підготовку - спочатку передбачалося, що ми будемо диверсантами на військовому флоті. І ми тренували вестибулярний апарат так, як це роблять космонавти. Це теж допомагає впоратися з морською хворобою. Але диверсантами ми так і не стали, не знаю, чому. Після училища мене, разом з іншими відмінниками, забрало

собі Азовське пароплавання.

- Коли Ви вже стали моряком, приїжджали до своєї рідної станиці?

- Так. Враження були важкими: побачив злидні, занедбаність. Бачив своїх однокласників, які залишилися там жити - всі стали алкоголіками ... А з приємних вражень: колись на хуторі ми посадили ясен, і він вимахав такий величезний і красивий!

Був я в своїй школі, заходив в свій клас, сідав за свою парту ... І школярі у мене запитували, як стати моряками.

- Які події на морі запам'яталися найбільше?

- У ніч на 31 серпня 1986 року поблизу Новоросійська від зіткнення з суховантажем «Петро Васильов» затонував пасажирський пароплав «Адмірал Нахімов». Тоді з 1 234 осіб загинуло 423.

Наше судно «Єйськ» було в цей час неподалік. Я по радару бачив, як зближуються ці два судна. Схопив трубку, кажу: «Хлопці, ви йдете на зіткнення!» У відповідь тиша, а потім - удар. І все.

Вночі ми ходили на шлюпці, брали участь в рятувальній операції. Незважаючи на те, що почало штормити, поверхня моря, де розлилося масло, була гладкою. Масло має такий ефект - «згладжувати» хвилювання на морі. Ми вирішили зайти в цю зону, щоб відпочити, але тут наша шлюпка на щось наштовхнулася і не йде - виявилось, що ми вискочили на тіла потонулих. Мені на все життя запам'яталася потонула жінка - вона була оголена, а волосся - зелене. Там вилилася зелена фарба, і вона потрапила в неї.

Постійно працювали прожектори, і від відкритих очей потопельників йшов відблиск. Чайки кидалися на ці відблиски, і викльовували очі. Я чайок ненавиджу досі!

На воді плавали рятувальні жилети і кола. На рятувальному надувному плоті лежав дипломат, набитий грошима. У шлюпках ми знаходили золоті вироби: каблучки, одну сережку, порваний ланцюжок, лежали там і дитячі тапочки. Але куди поділися звіди люди, було незрозуміло.

У рятувальній операції ми брали участь три доби. Коли прийшов військовий корабель, наш «Єйськ» став до нього корма до корми, як раз над затонувим пароплавом. Спуски водолазів фіксувалися на відеокамеру. Ми бачили на моніторі, що там відбувається: по коридорах «Адмірала Нахімова» плавали потонулі люди. А так як водолазів поставили молодих, які не звикли до таких ситуацій, то у двох з них трапився нервовий зрив. Вони швидко вискакували з води, а робити це не можна, підйом повинен відбуватися повільно, не швидше, ніж піднімаються бульбашки повітря. Інакше від декомпресії відбуваються крововиливи, і можна пошкодити собі легені. Не знаю, чи вижили потім ці водолази. Потім під воду спускалися досвідчені водолази. Нервових зривів у них не було, але від усього побаченого вони посивіли.

Був ще один пам'ятний випадок. Працював я на «Ставрополі», у нас постійно надходила вода. Капітан наказав мені подивитися. Я спустився, а коли побачив дір-



ку в корпусі і зрозумів, що під ногами - дев'ять кілометрів до дна, стало страшно. Пробоїну ми тоді з боцманом залатали.

А в 1973 році наше судно «Ілля Мечников» згоріло. Ми тоді везли секретне устаткування в Ліван, стали на рейді Тартуса, і якраз почалася семиденна війна між Ліваном і Ізраїлем. Військові вирішили, що ми привезли зброю і вибухівку, і ракетні катери нас торпедували. Вночі дві ракети потрапили нам у борт. Нам пощастило, що ракети були самонавідними на метал, вони «пішли» в два трюми, де лежали шпали, і загорілися. Якби потрапили в надбудову, де знаходилися котли під тиском і 800 тонн палива, то вибух був би такий, що ніхто б з команди не вижив.

За наказом капітана я спустився на розвідку всередину трюму через отвір, зроблений ракетою, бачив, як там все горить. Пожежу загасити не вдалося, судно довелося викинути на кораловий риф. «Мечников» лежав на рифі носом, а корма висіла у воді, через кілька років вона відвалилася і пішла у глибину.

У через деякий час ми вже на іншому судні прийшли в Тартус вантажитися, і капітан порту дозволив нам відвідати «Мечников». Загибле судно - це моторошне видовище. Я знайшов свою колишню каюту, розкрив сейф, в якому зберігав дрібні монети різних країн. Вони сплавилася в великий шматок металу. Розрізали його, а він в прожилках металу різних кольорів. Цей злиток з монет я викинув: нічого з загиблого судна брати не можна. Прикмета така. З тими, які щось витягують із затонулих суден, часто трапляється щось погане.

- А які морські прикмети є ще?

- Не виходити у море в понеділок, інакше буде погана погода. «Солнце красно поутру - моряку не по нутру» - тому що буде сильний вітер. Хоча вітрильникам це навпаки по нутру: вітер для вітрильника - це добре, це ж швидкість!

«Солнце красно к вечеру - моряку бояться нечего» - тому що буде нормальна погода. «Чайка ходит по песку, моряку грозит тоску» - тобто буде повний штиль, незвична погода для моряка. «Чайка села на воду - жди, моряк, плохую погоду».

- Є ще прикмета - щурі біжать з тонущого корабля ...

- Так, є така. Але вони тікають не тому, що щось передчувають, а тому, що десь протікає і надходить вода. Рятуючись від неї, вони вибігають на палубу, і стрибають у море.

А жінка на містку - це до якихось неприємностей, наприклад, можна зіткнутися з іншим судном або хтось із команди може постраждати. Я не дозволяв жінкам підніматися вище капітанської палуби - боронь Боже!

- Тобто Ви вірите в усі ці прикмети?

- Так, вони працюють.

- Скільки країн Ви побачили за 45 років роботи на морях? Що там подобалося, а що ні?

- Середземне море обійшов все. А коли з 2000 року став працювати у грецькому торговельному флоті, побував в Бразилії, Аргентині, Японії, Таїланді, Китаї, Австралії, Шрі-Ланці, Канаді, США і майже у всіх країнах Південної Африки. Так що майже всю «кульку обмотав».

У Греції - спокійне, розмірене життя. Я не розумів, коли греки взагалі працюють, здавалося, що вони весь час сидять у кафе. А італійці дуже експресивні, коли розмовляють один з одним, то здається, що

ось-ось поб'ються.

У Франції я зустрів багато росіян, які емігрували туди після революції. Познаючись там із штабс-капітаном, власником винограднику, він дуже сумував за Росією. А онуки його по-російськи навіть не говорять.

Японія мені не подобається. Перед нами там чомусь дуже підлабузювалися, мені це було неприємно. А Китай просто ненавиджу. Мені не сподобалися люди, з якими довелося там спілкуватися. Вони нахабні, брехливі, злодійкуваті, не поважають нижчестоящих. Я часто був на заводі і бачив, як там люди працюють за їжу - миску рису, политу зверху підливою з гіркого перцю. Впала людина - його за руки, за ноги відкинуть в сторону, і все. Жили ці робітники в гуртожитку, в будках, на зразок собачої. Працювали, прийшли поспати, прокинулися - і знову на завод. Такими працівниками стають діти сільських жителів: там народжують багато дітей, а коли тим виповниться років по 10, відправляють їх в місто. По суті, викидають. Не всім вдається вижити.

У США мені не сподобалося: там занадто багато зброї, і це наклало свій відбиток на людей. Коли ми в 2002 році у Вашингтоні виходили в місто, то за порадою гіда в кишені я тримав п'ять доларів купюрами по долару. Підходить негр, ніж до живота приставив: «Дай долар!» І це прямо на вулиці, посеред білого дня! Я дав долар, і негр зник.

Ось в Канаді добре: це багата країна, яка живе розміреним життям. Вантажні роботи вони роблять тільки у робочий час, не поспішаючи, - і все встигають вчасно. А у нас працюють день і ніч, і то не встигають.

- Скільки років Ви пропрацювали капітаном далекого плавання?

- 18 років, з 1993 року по 2011 рік. Два контрактних терміни, які я відпрацював на грецьких судах, в екіпажах не було жодного росіянина. На містку я розводив оранжерею, і розмовляв з квітами. Розквітла троянда - я з нею поговорю російською, і вона цвіте ще краще. А потім звик бути серед іноземців. Іноді навіть сни снилися по-англійськи.

- Важко було вивчити англійську мову?

- Так. У школі я вчив німецьку. Але потім змусив себе вивчити англійську: зрозумів, що це - моя робота. У морехідці на її вивчення відводилося лише година на тиждень. І коли під час практики ми зайшли до Польщі, я купив пластинки і книгу англійською і став займатися самостійно. Купив магнітофон, і постійно його слухав. Коли сусіди починали стукати в стіну, тоді одягав навушники. Навіть коли спати лягав, магнітофон продовжував працювати.

А одного разу бабка-сусідка заявила на мене в КДБ: всю ніч у хлопця щось по-англійськи говорить. Прийшли до мене ці хлопці: «А з ким ви тут розмовляєте?» - «Навчаюся англійської, вона мені потрібна по роботі, інакше мене не випустять за кордон». За день вчив до 30 слів, будував з них речення. Намагався говорити по-англійськи, записував себе на магнітофон і потім шукав у себе помилки.

І коли я, завдяки знанню англійської, вже отримав диплом капітана далекого плавання, працював старпомом, багато моїх однокашників працювали ще третіми помічниками. Правда, за часів Радянського Союзу капітаном далекого плавання я працювати не міг, бо не був комуністом.



І тільки в 1993 році, коли партія втратила свою керівну роль, став капітаном. Коли я вперше піднявся на капітанський місток, мені здалося, що я все життя там стою.

- Як Ви потрапили у Бердянськ?

- За наказом. У 2011 році я пішов з великого флоту. Став викладати в Азовському морському інституті, потім мене перевели працювати в інспекцію з дипломування. А потім мені наказали їхати до Бердянська, працювати капітаном порту. Але до сих пір, коли дивлюся на море, тягне знову вийти в рейс.

- Що входить в обов'язки капітана порту?

- Контроль за безпекою мореплавства. Я повинен стежити, щоб були глибини хороші, причали - справні, щоб судна заходили і виходили вчасно, а також контролювати безпеку на судах. Дуже часто комерція входить в конфлікт з безпекою: хочуть завантажити судно так, що воно сяде у нас на міліну. Раніше-то в морпорту канал поглиблювали щорічно, а тепер час від часу.

- У 1979 році знімався фільм «Пірати 20 сторіччя», і Ви бачили, як все відбувається ...

- Зі знімальною групою ми були близько місяця, часто ходили в море на зйомки. Їх проводили в Маріуполі, біля Бердянська і в Криму. Запрошували зніматися і мене, за роллю мене мали розстріляти. Але так як від червоної фарби, якою стріляли, на спині залишалися великі синці, то я відмовився.

- Які залишилися враження від спілкування з акторами?

- Цей час згадую із задоволенням, було дуже весело. Взагалі актори дуже швидко перевтілюються. Я питав, як їм вдалося навчитися професійно поводитися зі зброєю. А вони постійно носили її в руках, навіть на обід ходили зі зброєю, так і звалили до неї.

Ми часто влаштовували парубочі вечірки. Якось у сильний дощ ми зібралися в моїй каюті, і тут заходить артист і несе з собою кулемет. Я попросив потримати. Дивлюся: там повно холостих патронів. А попереду стоїть іноземне судно, його охороняє прикордонник. Щоб не стояти в калюжі, він під ноги собі поставив дерев'яний піддон. Я відкрив ілюмінатор і дав з кулемета чергу в бік цього судна. Прикордонник з усього маху впав в калюжу. Всі ми швидко розбіглися. Приїхав до нас начальник прикордонної застави: хто стріляв, чому? Ми у відповідь: «Нічого не знаємо, тихіше, не розбудіть

артистів!» А кілька років по тому я випадково зустрів цього ж начальника прикордонної застави на рибалці. Ми розговорилися, і я розповів йому про цей випадок. Випили за це.

- Був такий збіг: головним актором фільму, що знімається, виявився ваш повний тезка - Микола Миколайович Єрьоменко-молодший ...

- Коли в ідальні капітан представив нас артистам, заходжу я - в чорних брюках, білій сорочці, при погонах, в краватці, і він оголошує: «Єрьоменко Микола Миколайович». Він встає: «Так!» А капітан йому відповідає, показуючи на мене: «Ось - Єрьоменко Микола Миколайович!» Ми привіталися.

Після цього ми з Єрьоменко розмовляли всього один раз, він запитав, звідки я родом. А взагалі Єрьоменко був не дуже товаришким, навіть, можна сказати, зарозумілим - так про нього і його колеги-артисти відгукувалися.

- А в Бердянську де проходили зйомки?

- У затоці, навпроти Дальньої коси. Там за сценарієм наше судно «Фатех» (у фільмі - «Кагул») мало вибухнути і згоріти. Вибух і пожежу влаштували так: близько надбудови поставили бочки з мазутом, підпалили і підірвали за допомогою маленьких вибухових пакетів. Трохи судно не спалили. Потім довелося його перефарбовувати, тому що закоптілося від диму.

У Маріуполі знімали сцену абордажу, при цьому мало не зіткнулися з іншим судном - «Кораллом», у фільмі воно «грало» яхту. Режисери вимагали, щоб судна підійшли якомога ближче один до одного. Ледве-ледве розійшлися.

Нам потім подарували копію фільму, і ми в рейсах постійно його дивилися. Але, звичайно, там так все було знято і змонтовано, що неможливо було впізнати місця, де проходили зйомки. Наприклад, скелі в Криму знімали знизу вгору, і в фільмі вони здавалися високими.

Довідка

Микола Миколайович Єрьоменко народився у 1948 році в Краснодарському краї. У 1965 році вступив в Жданівську морехідну школу. Почав працювати на судах Азовського морського пароплавства. У 1966-1971 роках навчався в Ростовському морехідному училищі. З 1993 року, після закінчення Новоросійської академії, був капітаном далекого плавання. У 2000-2011 роках працював за контрактом на грецьких судах. З 2011 року - капітан Бердянського морського порту.

www.pro.berdyansk.biz
Переклад українською — УПТГ "Моряк"

ДП “ІЗМАЇЛЬСЬКИЙ МОРСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ”: ВИСНОВКИ 2018 РОКУ



ДП “Ізмаїльський морський торговельний порт” (ДП “ІЗМ МТП”) у 2018 році перевантажило 4461,2 тис. тонн вантажів і виконало план на 94,91% (підприємство планувало перевантажити у 2018 році 4700 тис. тонн вантажів).

Серед причин, які завадили виконати планові показники, – низькі рівні води в Дунаї у другому півріччі (нагадаємо, що на верхньому Дунаї були побиті історичні мінімуми), в зв'язку з чим було обмежене відвантаження в напрямку портів на середній і верхній ділянках річки. Крім цього, за повідомленням прес-служби Ferrexpo plc,

що контролює Полтавський і Єристовський гірничо-збагачувальні комбінати, в грудні 2018 року залізничні перевезення проходили повільніше, ніж очікувалося, що теж вплинуло на обсяг продажів підприємства, а через це – і на обсяг вантажів, перевантажених ДП “ІЗМ МТП”.

Перевантаження експортних вантажів склали 3326,5 тис. тонн, імпорتنих – 115,2 тис. тонн, транзит – 929,9 тис. тонн. У структурі вантажоперевазки на першому місці – руда (3169 тис. тонн), вугілля (757,7 тис. тонн), чорні метали (185,6 тис. тонн), металопрокат (166,9 тис. тонн)

і будматеріали (160,5 тис. тонн). За рік ДП “ІЗМ МТП” опрацювало 2883 судна, в тому числі, 53 – морських.

Серед основних показників роботи підприємства – сплата податків до бюджетів всіх рівнів. У 2018 році ДП “ІЗМ МТП” перераховувало до державного бюджету України 128,95 млн. грн податків, в тому числі 24,47 млн. грн податку на прибуток, 65,31 млн. грн податку на додану вартість, 3,44 млн. грн військового збору, а також 35,73 млн. грн – частина чистого прибутку, який перераховується за державними нормативними актами в державний бюджет. До місцевого бюджету було перераховано 59,41 млн. грн. податків.

Незважаючи на труднощі у другій половині року, підприємство справно виконувало свої обов'язки перед працівниками (станом на 01.01.2019 року число працівників ДП “ІЗМ МТП” склали 1372 особи), своєчасно виплачуючи заробітну плату, лікарняні, відпускні та матеріальну допомогу на оздоровлення (до відпустки). Середня зарплата по підприємству в 2018 році склали 12,477 тис. грн.

Серед новин 2018 року – продовження контракту з директором Андрієм Юрійовичем Єрохіним, відкриття митного складу відкритого типу, де можна зберігати під митним контролем українські або іноземні товари за умови повного звільнення від оподаткування митними платежами та незастосування заходів нетарифного регулювання (ліцензування, сертифікація, тощо), державний фінансовий аудит підприємства – за висновком Південного офісу Державної аудиторської служби України ефективність управління ДП “ІЗМ МТП” отримала високу оцінку.

www.izimport.com.ua

ВІДДАНІ ПОМІЧНИКИ ВЕЛИКОГО ФЛОТУ



Екіпаж буксиру «Капітан Меркулов»



Екіпаж буксиру «Капітан Маркін»

Звичну картину можна спостерігати кожен день в акваторії Маріупольського порту. Сучасний буксир, а то і два, супроводжують великотоннажний балкер, допомагаючи йому пришвартуватися до причалу. Здавалося б, в цьому видовищі немає нічого особливого. Однак тільки присвяченому відомо, яка напружена робота кипить у цей момент на їх борту. Буксири «Капітан Маркін» і «Капітан Меркулов» не можуть похвалитися довгим терміном служби, як, наприклад, їх старший брат БТ «А. Яковенко», однак, незважаючи на юний вік, судна відмінно зарекомендували себе в роботі, не раз продемонструвавши прекрасні маневрові та технічні показники. У 2018 році виповнилося 6 років з того моменту, як буксир «Капітан Маркін» здійснив перехід з верфі в румунському місті Галац до порту приписки Маріуполь, поповнивши славне сімейство портофлоту.

З моменту приймання судна і до сьогоднішнього дня у його штурвала незмінно стоїть капітан Петро Васильович Шаляхін, під чуйним і грамотним командуванням якого працює екіпаж у складі 20 осіб. За словами Петра Васильовича, управляти буксиром нескладно, головне тут – звичка і вміння швидко орієнтуватися в непередбачених ситуаціях. Як і інші буксири портофлоту, «Капітан Маркін» має рульове управління і гвинторульові поворотні колонки. Це означає здатність гвинта обертатися на 360 градусів. Таким чином досягається макси-

мальна маневреність судна, яке може йти в будь-якому напрямку: і вперед, і назад, і боком, і по діагоналі.

«В минулому році наш буксир пройшов ремонт: докування з оглядом і лагодженням гвинто-рульового комплексу та підводної частини. В цьому році було проведено його планове техобслуговування. Згідно з програмою заходів щодо готовності до зимового періоду, виданої портофлоту – ми повністю готові до роботи», – розповідає капітан Петро Шаляхін.

Говорячи про судно, просто неможливо не згадати про його екіпаж, завдяки якому буксир знаходиться у тому ж ідеальному стані, як в день його спуску на верфі.

Самовіддана праця 20 членів команди день у день доводить правильність твердження, що тільки спільними зусиллями всі труднощі легко переборні.

«Мої хлопці – великі молодці, наш прекрасний колектив працює, як єдиний злагоджений механізм. Кожен готовий прийти на виручку колезі, допомогти слушною порадою», – з гордістю ділиться Петро Васильович. Сам капітан все своє життя присвятив роботі на суднах. Закінчивши в 1986 році Астраханське морехідне училище за спеціальністю «Штурман-механік», Петро Шаляхін за розподілом потрапив до Маріупольського порту. Пропрацювавши 19 років на буксирі «Портовик», він очолив колектив «Капітана Маркіна».

У тому ж 2012 році урочисто підняли прапор на іншому буксирі – «Капітан Меркулов», названому так на честь прекрасного фахівця з льодової проводки суден Володи-

мира Меркулова. Буксири цього класу можуть працювати при товщині льоду в 600 мм, а також гасити пожежі на суднах і брати участь в рятувальних операціях.

Командує буксиром з самого першого дня його роботи в порту капітан Володимир Борисович Голишев. Закінчивши Холмське морехідне училище на Сахаліні за фахом «Судноводій», він все своє життя присвятив роботі на морі. У Маріупольський порт прийшов по волі випадку у 1996 році. Починав свій трудовий шлях на нашому підприємстві помічником капітана буксира «Капітан Гісіч», через деякий час став його командиром. А 6 років тому Володимир Борисович очолив екіпаж нового буксира «Капітан Меркулов». В даний час під його керівництвом працює дружний і згуртований колектив у складі 19 осіб. Буксир, як і його однолітка «Капітан Маркін», знаходиться в прекрасному технічному стані. Головна заслуга в цьому належить його екіпажу, який щодня проводить планове техобслуговування судна. За словами Володимира Голишева, «Капітан Меркулов» має стовідсоткову готовність до роботи в умовах льодової кампанії 2018-2019 років.

Щодня біля причалів Маріупольського порту йде робота, на перший погляд, непомітна, але така важлива і потрібна великому флоту. Ось знову ожила рація, і нова вахта виходить на буксири в море. І всі моряки знають – портофлот свою роботу, як завжди, виконає «на відмінно».

Катерина Кокоуліна

НОВИЙ РІК – ЧАС ЧАРІВНИЦТВА ТА МАГІЇ!



МАРІУПОЛЬ

Традиційно в перші дні Нового року діти співробітників Маріупольського порту стали учасниками захоплюючої казкової вистави в залі спорткомплексу «Портовик». У п'яти святкових програмах, які пройшли 2 і 3 січня, взяли участь близько півтори тисячі дітей.

Нарядні і веселі хлопці та дівчата з перших хвилин

занурювалися в чарівний світ казки, в якому зустрічалися з улюбленими і добре знайомими героями. Серед них персонажі з «1000 і однієї ночі», Снігова Королева та Білосніжка, Гаррі Поттер з учнями школи магії.

Щирий дитячий сміх, радісні вигуки, щасливі обличчя – найкраща нагорода тим, завдяки кому від-

булися новорічні вистави: керівництво і профспілкова організація підприємства, танцювальні колективи дитячого закладу оздоровлення та відпочинку «Юний моряк» і фізкультурно-спортивний оздоровчий відділ.

Прес-центр ДП «Маріупольський МТП»



ІЗМАЇЛ

22 грудня в Клубі Ізмайльського МТП було шумно і весело - для дітей працівників порту пройшли новорічні ранки, організовані первинною профспілковою організацією Ізмайльського порту (голова – О.О.Шубін).

Для діток підготували цілу виставу: Дід Мороз у виконанні Георгія Чилика та його колеги, які зіграли ролі трьох поросят, вовчиці та Снігуроньки, розважали малечу танцями і конкурсами, піснями і розіграшами, театралізованою виставою і подарунками.

А на пам'ять і під новорічну ялинку кожна дитина отримала від профкому солодкий подарунок!

Прес-центр ДП «ІЗМ МТП»



БЕРДЯНСЬК

Новорічна казка, конкурси, солодощі і різноманітні веселощі для дітлахів — так в Бердянському морському торговельному порту привітали дітлахів портовиків та переселенців з наступаючим Новим Роком та Різдвом.

Традиційно, профспілковий комітет ДП «БМТП» напередодні Нового року організовує для дітей святкові заходи. Щороку, талановиті портовики і члени їх сімей, під керів-

ництвом Олени Сердюк готують театралізовану виставу. В цьому році сюжет казки був побудований довкола пригод найяскравіших представників символу 2019-го року – поросяти. Свинка Пеппа і Фунтик разом з іншими казковими персонажами в супроводі Снігуроньки та Діда Мороза за традицією рятували новорічну магію від зазіхань злих чаклунів.

Впродовж дня в актовій залі ДП «БМТП» відбулось два ди-

тячих новорічних свят. Для молодшої групи і школярів організатори підготували рухливі конкурси, новорічні ігри та вікторини з Дідом Морозом та Снігуронькою. Традиційно дітлахи продемонстрували і свої таланти.

Всього на свято завітало понад 200 дітлахів, в тому числі і дітей-переселенців, яких профспілковий комітет завжди запрошує на новорічне свято.

Євген Гнибда



БЛАГОДІЙНА АКЦІЯ НА ПІДТРИМКУ ДІТЕЙ, ЯКІ ПРОХОДЯТЬ РЕАБІЛІТАЦІЮ У ДИТЯЧОМУ РЕАБІЛІТАЦІЙНОМУ ЦЕНТРІ ПРИ ОДЕСЬКОМУ ОБЛАСНОМУ БЛАГОДІЙНОМУ ФОНДІ РЕАБІЛІТАЦІЇ ДІТЕЙ-ІНВАЛІДІВ "МАЙБУТНЄ"



Працівники Благодійного фонду морського транспорту "МОРТРАНС" відвідали Дитячий реабілітаційний центр при Одеському обласному благодійному фонді реабілітації дітей-інвалідів "Майбутнє" і привез-

ли благодійну допомогу у вигляді нейро-ортопедичних реабілітаційних пневмокостюмів РПК "АТЛАНТ" для ефективного надання допомоги дітям з патологією нервової системи і опорно-рухового апарату.

БФ "МОРТРАНС" вже більше 4 років постійно допомагає Дитячому реабілітаційному центру при Одеському обласному благодійному фонді реабілітації дітей-інвалідів "Майбутнє" у вирішенні проблемних питань.

Одеський обласний благодійний фонд реабілітації дітей-інвалідів "Майбутнє" створений у 1996 році для медичної, психологічної та соціальної реабілітації дітей-інвалідів. За період роботи фонду 29000 дітей з патологією нервової системи і опорно-рухового апарату з усіх регіонів України отримали кваліфіковану до-

помогу. Весь комплекс реабілітаційних заходів, а також проживання та харчування в пансіонаті надаються дітям безкоштовно.

БФ «МОРТРАНС» дякує всім працівникам Дитячого реабілітаційного центру при Одеському обласному благодійному фонді реабілітації дітей-інвалідів "Майбутнє" за добрі справи, небайдужість та відданість своїй справі.

А діткам бажаємо, щоб завдяки цим нейро-ортопедичним реабілітаційним пневмокостюмам РПК "АТЛАНТ" у них була можливість встати на ніжки та повірити у диво, що неможливе може стати можливим.

Хочеться зазначити, що дуже важливо об'єднуватися задля вирішення будь-якої проблеми, особливо коли це стосується майбутнього дітей.



БЛАГОДІЙНА АКЦІЯ ДО НОВОРІЧНИХ ТА РІЗДВЯНИХ СВЯТ ДЛЯ ВИХОВАНЦІВ КРАСНОСІЛЬСЬКОГО ДИТЯЧОГО БУДИНКУ-ІНТЕРНАТУ



Напередодні новорічних та різдвяних свят так хочеться подарувати казку тим, кому в житті її не вистачає.

Працівники Благодійного фонду морського транспорту «МОРТРАНС» привітали вихованців Красносільського дитячого будинку-інтернату з наступаючим Новим роком, привезли дівчатам гостинці - солодощі, іграшки, фрукти.

Ви не уявляєте, як дівчата раділи цим подарункам!!! Повірте, ті щирі посмішки, які ми отримали, залишаться у наших серцях назавжди.

ПРАЦІВНИКИ БЛАГОДІЙНОГО ФОНДУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ "МОРТРАНС" ПРИВІТАЛИ ОДИНОКИХ ПЕНСІОНЕРІВ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ З НОВОРІЧНИМИ ТА РІЗДВЯНИМИ СВЯТАМИ



Вже традиційно напередодні Новорічних та Різдвяних свят представники Благодійного фонду "МОРТРАНС" приїжджають до одиноких пенсіонерів морської галузі, привозять їм благодійну фінансову допомогу, дарують їм свою турботу і увагу, вислуховують проблеми та допомагають у їх вирішенні. Новорічні свята — це ще одна нагода проявити увагу, повагу і підтримку пенсіонерів.

На таких зустрічах так важливо знайти потрібні слова, підтримати, вислухати, адже проблем у наших пенсіонерів багато.

Але наші пенсіонери не лише звертаються за проханнями про допомогу, а й висловлюють слова вдячності працівникам та волонтерам Благодійного фонду

"МОРТРАНС" за сердечність, теплоту і постійну увагу до проблем літніх людей.

Смирнова Валентина Федорівна, пенсіонер, колишній працівник ДСК "ЧМП": "Ви ті маленькі чарівники, які виконують бажання, цінують і піклуються про нас. Дякуємо вам".

Самохвал Василь Корнійович, колишній моряк ДСК "ЧМП", пенсіонер, інвалід І групи: "Коли я звернувся у Благодійний фонд "МОРТРАНС" я був на межі життя та смерті, і отримав допомогу. І не тільки матеріальну, але й моральну підтримку. Підтримка Фонду допомогла мені у боротьбі із хворобою, і я дуже вдячний за це. Такі люди, як ви в наш час зустрічаються рідко".