

М the SEAFARER 1912-2021 МОРЯКЪ



УКРАЇНСЬКА ПРОФСПІЛКОВА ТРАНСПОРТНА ГАЗЕТА

КВІТЕНЬ № 102



ПРМТУ ЗАКЛИКАЄ ВЛАДУ УКРАЇНИ ВИЗНАТИ МОРЯКІВ КЛЮЧОВИМИ ПРАЦІВНИКАМИ

За участі ПРМТУ підготовлено проєкт Заяви Верховної Ради України щодо заходів з підтримки моряків, які працюють на судах у міжнародному морському судноплавстві. Прийняття Заяви засвідчить повагу України до норм та принципів міжнародного права, резолюції Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй від 01 грудня 2020 року № 75/17, сприятиме формуванню іміджу держави у якості одного із світових лідерів з питань захисту трудових та соціальних прав моряків.

СТОР. 4

ПРМТУ ТА МЗС УКРАЇНИ: СПІВПРАЦЯ НА БЛАГО УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ

11 березня 2021 року відбувся онлайн-тренінг представників Профспілки робітників морського транспорту України й Департаменту консульської служби України та консулів України за кордоном.



Міністерство
закордонних справ
України

СТОР. 6



МЕТОДИКА ПОРТОВИХ ЗБОРІВ: 5 ПИТАНЬ ДЛЯ БАЛАНСУ ГАЛУЗІ

Діючі ставки портів зборів, за нечисленними винятками, «дісталися» ще з 90-х років минулого століття й на сьогоднішній день є неактуальними, вважають експерти морської галузі. Щоб прийти до збалансованих документів, що враховують позиції всіх основних стейкхолдерів, АМПУ разом з Міністерством інфраструктури ініціювали зустріч, на яку були запрошені представники портового бізнесу та профільні асоціації. Про що дискутували представники бізнесу й держави в ході наради та до яких компромісів вдалося прийти? Які позиції відстоюють бізнес та АМПУ, обговорюючи проєкт Методики портів зборів — у матеріалі ЦТС.

СТОР. 2



SUSTAINABLE TRANSPORT DAYS

11-12 березня 2021 року пройшла онлайн конференція на тему Дні сталого транспорту (Sustainable Transport Days), яка була організована Європейською федерацією транспортників (ETF). У числі спікерів — Перший заступник Голови ПРМТУ, морський амбасадор доброї волі ІМО Олег Григорюк.

СТОР. 5



СПІВПРАЦЯ З ОСВІТНІМ ПРОЄКТОМ EDMARINE ПРОДОВЖУЄТЬСЯ

Затребуваність практичних знань, якими діляться з моряками спікери освітнього проєкту EdMarine, підтвердила правильність вибору Профспілки робітників морського транспорту України: другий рік в Морському юніон центрі проходять зустрічі представників проєкту з моряками - членами Профспілки.

СТОР. 4

ЧАС У ПРОФСПІЛЦІ – ЧАС ТВОЇХ МОЖЛИВОСТЕЙ!

МЕТОДИКА ПОРТОВИХ ЗБОРІВ: 5 ПИТАНЬ ДЛЯ БАЛАНСУ ГАЛУЗІ

Які позиції відстоюють бізнес та АМПУ, обговорюючи проєкт Методики портів зборів.



Діючі ставки портів зборів, за нечисленними винятками, «дісталися» нам ще з 90-х років минулого століття і на сьогоднішній день є неактуальними. «Розміри ставок вимагають безумовного переосмислення і коригування. І тут я б хотів зробити головний акцент: Методика розрахунку ставок портів зборів і нова редакція Порядку управління портів зборів і цільового використання коштів зборів – це фундамент для розрахунку ставок», – говорить керівник АМПУ Олександр Голодницький. За його словами, між прийняттям Методики і затвердженням власне розмірів ставок – тривалий, складний, скрупульозний шлях обґрунтування витрат, бази нарахування і т.ін., а поки важливо вийти на зважені й збалансовані редакції Методики та Порядку.

Щоб прийти до збалансованих документів, що враховують позиції всіх основних стейкхолдерів, АМПУ разом з Міністерством інфраструктури ініціювали зустріч, на яку були запрошені представники портів бізнесу й профільні асоціації. Нарада затягнулася на три години – за цей час вистигли обговорити лише частину важливих питань. Продовжити діалог було вирішено пізніше, коли бізнес зробить своє «домашнє завдання» та запропонує конкретні правки в проєкті.

Про що дискутували представники бізнесу й держави в ході наради та до яких компромісів вдалося прийти?

Дивіденди

Умовою затвердження Методики, на думку представників бізнесу, є вирішення питання про постійний розмір відрахувань АМПУ в бюджет. В Асоціації стивдорів Одеського порту відзначають, що поки на законодавчому рівні не буде закріплено максимальний розмір відрахувань до бюджету для АМПУ, держкомпанія функціонально буде не ефективна. «Якщо відрахування залишаться на тому ж рівні, абсолютно не факт, що АМПУ зможе виконати ті прямі зобов'язання й функції, які на неї покладено – як мінімум,

підтримку паспортних глибин, не кажучи вже про серйозні реконструкції та нове будівництво», – сказав в ході наради Анастас Коккін, генеральний директор ДП «Контейнерний термінал Одеса».

В АМПУ на цей рахунок додають, що відрахування чистого прибутку до бюджету – це відтік коштів не стільки з ДП, скільки з розвитку портів галузі. «Сьогодні ми говоримо про необхідність повернення до максимум 30% відрахувань – тієї норми, яка існувала раніше», – відзначає Олександр Голодницький й додає, що навіть якщо рівень відрахувань залишиться на колишньому рівні, то на експлуатаційні витрати у компанії коштів вистачить, проте на розвиток, «якщо говорити реально, практично нічого не залишиться (20% чистого прибутку – це не про розвиток в повному сенсі цього слова)».

Принцип територіальності

Проєкт Методики пропонує визначити чотири групи портів за територіальною ознакою. При цьому бізнес відзначає, що в такому випадку буде істотне навантаження на порти Великої Одеси, тому що саме в цьому регіоні знаходиться найбільша кількість збиткових портів. «Визначення ставок по групах – гарна ідея, але конкретно ті групи, які в цій Методикі запропоновані, сприятимуть дискримінації між портами та терміналами різних портів. Наприклад, в портах Південний та Рені запропоновано єдиний підхід до формування ставок, хоча вони в різних «вагових» категоріях. Таким чином виходить, що порт Південний бере на себе витрати Рені», – відзначають в компанії «Нібулон». Бізнес пропонує визначати групи портів не за територіальною ознакою, а виходячи з технічних параметрів, наприклад, заглиблення. При цьому велику частину коштів використовувати на потреби розвитку портів конкретної групи й визначити відсоток, який буде використаний на загальні потреби.

В МІУ кажуть, що на сьогоднішній день об'єктивно не можуть створити якісь пільгові умови за рахунок знижок

для збиткових портів, але й від'єднати їх від сильніших теж не можна, оскільки це буде означати закриття портів. При цьому держава намагається вирішити це питання шляхом концесії та приватизації, що в подальшому дозволить переглянути навантаження на той чи інший порт. Олександр Голодницький зауважив, що Світовий банк також з одного боку говорить про недоцільність дотування, з іншого – якщо цю проблему найближчим часом неможливо вирішити й вона має соціальний характер, то з цим якийсь час потрібно жити.

Обмеження витрат

В ході наради було акцентовано увагу на тому, що важливо визначити не тільки перелік послуг, які надає АМПУ, а й перелік витрат. Зокрема, мова йде про адміністративні, консалтингові та інші витрати. На них пропонується встановити відсоток від розміру портів зборів, які були стягнуті в минулому періоді, що з одного боку дасть якусь гнучкість, з іншого – встановить певний ліміт. В АМПУ з таким підходом згодні, але відзначають, що мова повинна йти тільки про непрямі витрати: «Ми зараз прагнемо до того, щоб експлуатаційне днопоглиблення виконувалося, глибини підтримувалися і біля причалів, і в акваторіях, саме тому ми говоримо про прогнозні величини, як про прямі витрати».

Що стосується непрямих витрат, то тут АМПУ звернулася до бізнесу з проханням конкретизувати, як саме бізнес це вважає за можливе, дати своє бачення. Позиція підприємства наступна – кожен суб'єкт господарювання стикається з аутсорсингом, консалтингом тощо. Але якщо бізнес скаже, що 10 млн.грн на консалтинг – це багато, то в АМПУ готові це обговорювати. Але потрібен механізм обмеження. «Однак, зі свого боку скажу, що у нас консалтингові та інші витрати передбачені фінпланом, і якщо ми не перевищуємо їх, значить живемо за законами України. І як регулювати – це вам домашнє завдання», – резюмував точку зору з даного питання голова АМПУ.

Відповідальність за нецільове використання коштів

Ні Методика, ні Порядок не містять такого розділу, як відповідальність за нецільове використання коштів. «Ми бачимо, що закріплені види й форми звітів з використання портів зборів на ті чи інші потреби, та при цьому є тільки одна коротка фраза, що контроль за використанням коштів відбувається відповідно до чинного законодавства», – відзначають в Морській палаті. На думку бізнесу, це досить розмите формулювання й повинен бути цілий розділ, присвячений цьому питанню.

Ключова проблема тут полягає в тому, що, згідно з поточним законодавством, за нецільове використання коштів штраф все одно доведеться платити суб'єкту, який стягує збори (наприклад, АМПУ), і це в підсумку ляже на плечі платників портів зборів, фізично скоротивши прибуток.

Звільнення від портів зборів

Згідно з проєктом Методики портофлот АМПУ, який використовується для обслуговування гідротехнічних споруд, звільняється від портів зборів. «У Методикі закладено, що портофлот, який використовується для гідротехнічних споруд,

звільнений від портів зборів, але ми знаємо, що не тільки АМПУ є власником ГТС, а й інші суб'єкти. Але чомусь тільки АМПУ звільнена від портів зборів. Ми вважаємо, що це абсолютна нерівність», – відзначають в компанії «Нібулон» і додають, що мова про судна, які не мають дедвейту та не задіяні в перевезеннях вантажів.

АМПУ щодо цього говорить, що можна звільнити від портів зборів весь портофлот, але при цьому витрати не зміняться, тобто потрібно буде знайти компенсатор. «Валова місткість є абсолютно у всіх суден. Це точно не аргумент. Аргумент, можливо, те, що судно не бере участі в перевезенні вантажів. Тоді логічно виключити, але тут питання до бізнесу, тому що трохи вищою буде ставка власне на торговий флот. Якщо бізнес готовий прийняти ці збори на панамакс або балкер, тоді можемо цю категорію суден виключити», – резюмував Голодницький.

Щоб дізнатися більше, які основні новели закладені в розробленому АМПУ проєкті Методики портів зборів та коли можна очікувати прийняття документа, Центр транспортних стратегій додатково звернувся за коментарями до керівника Адміністрації морських портів України Олександра Голодницького.

Які ключові проблеми галузі покликані вирішити Методика?

Тут є формальні обставини, а є – смислові. До першої групи я б відніс наявність прямих вимог законодавства про необхідність затвердження Методики розрахунку розміру ставок портів зборів.

Що стосується смислових, змістовних обставин, то діючі ставки портів зборів, за нечисленними винятками, дісталися нам від абсолютно іншої економіки, логістичних ланцюжків та багатьох інших абсолютно неактуальних на сьогодні факторів. А ставки портів зборів повинні бути економічно обґрунтовані. Розміри ставок вимагають безумовного переосмислення та коригування.

І тут я б хотів зробити головний акцент: Методика розрахунку ставок портів зборів + нова редакція Порядку управління портів зборів й цільового використання коштів зборів – це фундамент розрахунку власне ставок, але не самі ставки.

Між прийняттям фундаменту та затвердженням власне розміру ставок – тривалий, складний, скрупульозний шлях обґрунтування витрат, бази нарахування (грос-місткості) тощо, та, на сам кінець, – власне розмірів ставок. Професійно це буде захоплююча історія. В реальності – подивимося ... Зараз головне, впевнений сам та закликаю до такого підходу бізнес, – вийти на зважені, конструктивні й збалансовані редакції Методики та Порядку.

На якій стадії розробка документу?

Доопрацьований проєкт наказу Міністерства інфраструктури «Про деякі питання портів зборів», яким передбачено затвердити Методикі розрахунку розмірів ставок портів зборів та Порядок управління, обліку та використання портів зборів розміщений на сайті МІУ 26 січня. Це версія 8, по-моєму.

Також проєкт наказу направлено Міністерству інфраструктури на розгляд Міністерства економічного розвитку, АМКУ, Міністерства України. АМПУ через МІУ отримала зауваження деяких суб'єктів уже до версії 8, які в даний час відпрацьовуються.



Що вже було зроблено й що ще належить зробити?

Запропоновані на загальне обговорення проекти Методики та Порядку засновані на версії, що розміщена на офіційному сайті Мінінфраструктури 29 вересня 2020 року, але значно доопрацьовані й уніфіковані за результатами ретельного аналізу зауважень та пропозицій низки бізнес-асоціацій, окремих суб'єктів господарювання та центральних органів виконавчої влади. Навіть обсяг Методики змінився з 70 до 40 сторінок, перш за все, за рахунок виключення дублювання та застосування норм відсилань до Порядку.

Після обговорення редакцій Методики та Порядку, які на сьогоднішній день розміщені на сайті МІУ, в разі наявності зауважень та пропозицій бізнесу й центральних органів виконавчої влади до даних проектів документів (як зазначено вище, частково вони надійшли), вони будуть розглянуті.

Які найбільш критичні зауваження з боку бізнесу до документу? Чи є розуміння, як прийти до компромісу?

Перше – розбіжність в базовому підході, в методології. Проект Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів Мінінфраструктури за основу приймає метод «витрати +». На нашу думку, це єдино можливий й заснований на нормах законодавства про ціни та ціноутворення, про природні монополії та інших принцип. Бізнес же наполегливо пропонує «конкурентний» принцип встановлення розмірів ставок, який, на нашу думку, суперечить як національному законодавству, так й здоровому глузду та економічно обґрунтованому підходу. Перелік портових зборів в морських портах Європи, функціонал, покладений на адміністрації морського порту, номенклатура й питома вага статей доходів адміністрації європейського порту, – все незрівнянно як з нашими реаліями, так й з нашим законодавством.

Бізнес проти фінансування за рахунок коштів корабельного збору заходів щодо забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку й порятунку в морському пошуково-рятувальному районі України. Дані норми продиктовані постановою КМУ від 24.02.2016 № 158 та можуть бути виключені з положень Методики тільки після внесення змін до ПКМУ.

Фінансування за рахунок каналного збору робіт, пов'язаних з підтримкою внутрішніх (річкових) водних шляхів. У зв'язку з прийняттям Закону України «Про внутрішній водний транспорт» будуть внесені відповідні зміни в нормативно-правові акти України та передбачено фінансування зазначених заходів за рахунок інших джерел.

Ну й основне зауваження деяких представників бізнесу – виключити поняття рентабельності та інвестиційної складової. Ніде правди діти, але нас така безапеляційність шокує. Добре, ми готові їх мінімізувати, встановивши на незначному рівні та забезпечуючи поточний виробничий процес. Але як бути з бажанням бізнесу, щоб АМПУ здійснювала капітальні інвестиції в об'єкти стратегічної інфраструктури (перш за все, будівництво нових та реконструкція/модернізація діючих ГТС)? Що стане джерелом таких капітальних інвестицій?

Коментар бізнесу: беріть кредити. Добре, але тіло кредиту треба повертати в договірні терміни, не кажучи про сплату відсотків за кредит, тобто – знову ж, мати джерела (а це й є рентабельність/інвестиційна складова).

Коментар бізнесу: у АМПУ є джерело – амортизація. Дякую за підказку, але цих сум не вистачить (показник відображений у фінансовій звітності АМПУ, опублікованій та загальнодоступній), а крім того АМПУ, як будь-яке інше комерційне підприємство, має власні плани щодо переоснащення (від, тривіально, комп'ютерної техніки та софту до модернізації й придбання виробничого обладнання – зразкового, днопоглиблювального, плавзасобів, тощо).

АМПУ каже: давайте переходити на застосування моделі, спочатку передбаченої законом про морські порти, – залучення та подальшу компенсацію приватних інвестицій в стратегічні об'єкти портової інфраструктури держвласності. Яка буде ставка портових зборів (з рентабельністю, низькою, високою, хоч – нульовою), такий й буде термін компенсації з боку АМПУ залученої приватної інвестиції.

Чи бачить конструктивний компроміс АМПУ? Так. Встановлення мінімального рівня рентабельності з можливим його коригуванням (збільшенням) в залежності від планів розвитку кожного порту та ініціатив саме бізнесу із втілення таких планів.

На підтвердження прийнятності та максимальної доречності вищевказаного підходу говорить наступна теза. Ми всі (або як мінімум, багато) забули або робимо вигляд, що забули, що портові збори оплачує судовласник/фрахтувальник, й вони повинні бути платою за комплекс відповідних послуг, що надаються в порту, тим самим, відшкодовуючи портовим властям витрати з надання/безумовної готовності надати цей комплекс послуг (звичайно, все це враховано у вартості фрахтової ставки та на сам кінець – в вартості товару з доставкою). Будівництво нового причалу, або якісна реконструкція причалу, яка збільшує його КК, або якісне капітальне днопоглиблення, що збільшує прохідну осадку й обсяг судової партії, все це – понад стандартної послуги судну в даному порту, й має вартувати додаткових коштів.



О.Голодницький, в.о. Голови ДП «АМПУ»

Які основні новели закладені в розробленій АМПУ Методиці портових зборів?

Всі попередні версії готувалися безпосередньо АМПУ або за активної участі АМПУ, однак, згодом в тій чи іншій мірі коригувалися МІУ. Тому відповім в контексті всіх версій, а не тільки останньої:

- нарахування портових зборів заплановано здійснювати на підставі валової місткості судна, а не умовного об'єму суден, як це встановлено сьогодні чинним порядком;
- відхід від угруповання суден по групах, на підставі чого нарахування портових зборів здійснюється сьогодні. Це спрощує підхід та виключає судові процеси, які в ряді випадків зводилися до тлумачення глибинного сенсу місяця коми в конструкції пропозиції в цілому;
- розрахунок розмірів ставок корабельного, причального, санітарного портових зборів передбачено здійснювати за регіональним принципом, вирівнюючи тим самим розмір ставок зборів;
- каналний портовий збір встановлюється для кожного судноплавного каналу, а проходження підхідними каналами портів включено до ставок корабельного збору;
- якірний збір приймається зі значенням нуль, витрати на утримання якірних стоянок включаються в корабельний збір відповідного порту;
- адміністративний й маяковий портові збори – на єдиному рівні для всіх морських портів.

Коли ви очікуєте прийняття документу?

Відповім так: як тільки буде досягнуто консенсус держави й бізнесу. І мені здається, що м'яч в даний час – в центрі поля.

Держава, ймовірно, має більш системно та наполегливо роз'яснювати свою поточну позицію, прислухатися до заперечень бізнесу, аргументувати та доводити принципові питання й позиції,

здача яких призведе до колапсу, коригувати положення, за якими пропозиції бізнесу мають сенс. Разом з тим, на мою думку, версія-8 врахувала максимальну кількість обґрунтованих пропозицій бізнесу. Потрібен останній ривок...

Бізнес повинен конструктивно брати участь в широкому обговоренні, але прийнявши дві аксіоми:

- по-перше, розглянути проекти Методики та Порядків автономно від власне ставок зборів, хеджуючи ризик та недовіру відкладальною нормою в наказі МІУ про те, що зазначені документи вступають в силу тільки одночасно з прийняттям нових ставок зборів;
- по-друге, здійснення капітальних інвестицій в стратегічні об'єкти портової інфраструктури, які перебувають на балансі ДП «АМПУ», можливо виключно з включенням до ставок відповідних зборів достатнього рівня рентабельності/інвестиційної складової (єдине питання – поширювати його на всю акваторію; або, якщо проект інвестування має точковий характер, – тільки на окрему групу причалів, окрему частину акваторії тощо – тобто тільки на суднозаходи в цю «точкову гавань»).

Окреме питання та анонс: АМПУ готує пакет варіантів обґрунтованих змін до законодавства в частині зменшення вилучення частини чистого прибутку АМПУ до держбюджету. Ми йдемо за двома напрямками:

- перше – зміни до Закону України «Про управління об'єктами державного майна» та в Податковий кодекс України за аналогією зі ст.11-2 зазначеного Закону. А саме, з об'єкта оподаткування дивідендами виключаються об'єкти капітальних інвестицій (сума коштів), що затверджені Кабінетом міністрів України;
- друге – зміни до постанови КМУ № 185 про обмеження ставки дивідендів для АМПУ величиною 30%.

www.cfts.org.ua

Переклад українською - УПТГ «Моряк»

В КИЄВІ ВІДБУЛАСЬ НАРАДА ЩОДО КОНЦЕСІЇ ІЗМАЇЛЬСЬКОГО МОРСЬКОГО ПОРТУ

23 березня в Міністерстві інфраструктури відбулась нарада щодо реалізації проекту державно-приватного партнерства в Ізмаїльському морському торговельному порту.

Учасники наради обговорили стан підготовки проекту концесії та вислухали наміри потенційного приватного партнера щодо розробки відповідного техніко-економічного обґрунтування (ТЕО).

Участь у заході взяли міністр інфраструктури Владислав Криклій, директор Команди підтримки реформ Мінінфраструктури Ірина Кошель, директор ДП «Ізмаїльський МТП» Андрій Єрохін, генеральний директор компанії GIG HOLDING Давід Бежуашвілі, інші представники Міністерства, АМПУ та компанії Ernst & Young.

ДОВІДКОВО: Ізмаїльський морський торговельний порт розташований на лівому березі Кілійського гирла річки Дунай в Одеській області. Причальна лінія морського порту складає 2,6 км (24 причали та 5 берегоукріплення). Об'єкт обслуговується однією залізничною станцією з 3-ма залізничними в'їздами. Вантажобіг морського порту Ізмаїл у 2019 році склав 4,3 млн тонн, у 2020-му – понад 3 млн тонн. Пропускна спроможність терміналів порту сягає 9,3 млн тонн, а наявний пасажирський комплекс здатний обслужити до 0,15 млн пасажирів на рік.

ПРМТУ ЗАКЛИКАЄ ВЛАДУ УКРАЇНИ ВИЗНАТИ МОРЯКІВ КЛЮЧОВИМИ ПРАЦІВНИКАМИ

01 грудня 2020 року Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй прийнята Резолюція 75/17 «Про міжнародне співробітництво для вирішення проблем, з якими зіштовхуються моряки через пандемію COVID-19, з метою підтримки глобальних ланцюгів поставок».



Цією резолюцією Генеральна Асамблея ООН наполегливо закликає:

- всі держави – члени ООН визнати моряків та інший морський персонал у якості ключових робітників,

- міжнародні організації та інші сторони надавати підтримку урядам у розробці та реалізації заходів із забезпечення гідних умов праці, життя та захисту прав моряків.

На цей час 55 держав визнали моряків ключовими робітниками.

Україна є одним із світових лідерів за кількістю моряків. У світовому торговель-

ному мореплавстві працює понад 100 000 громадян України – моряків, 40 000 з яких на цей час перебуває на судах.

Пандемія COVID-19 створила безпрецедентну кризу заміни екіпажів, яка призвела до того, що сотні тисяч моряків постійно перебувають під психологічним тиском невизначеності дати та часу, коли вони зможуть бути безпечно репатрійованими до своїх рідних та близьких або, навпаки, виїхати для початку роботи на судна, забезпечуючи добробут своїх родин на березі.

Одночасно Пандемія COVID-19 загострила інші проблеми, з якими постійно зіштовхуються українські моряки, які працюють на судах в міжнародному морському судноплавстві.

Враховуючи вищевикладене, за участі ПРМТУ підготовлено проект Заяви Верховної Ради України щодо заходів з підтримки моряків, які працюють на судах у міжнародному морському судноплавстві.

Як зазначається у проекті заяви, Верховна Рада України:

1) заявляє про повагу до медичних робітників та робітників інших служб життєзабезпечення в умовах пандемії COVID-19;

2) визначає особливу роль моряків та іншого морського персоналу у забезпеченні міжнародних перевезень вантажів, у тому числі медичного обладнання;

3) окреслює основні кризові ситуації, з якими зіштовхуються українські моряки: залишення моряків без допомоги судовласників, психологічне здоров'я моряків, зникнення моряків безвісти;

4) наголошує на необхідності вжиття скоординованих заходів для забезпечення безпечної заміни екіпажів суден;

5) звертає увагу на значну кількість аварій з суднами у Чорному морі, у яких загинули або зникли безвісти громадяни України – моряки;

6) відзначає із занепокоєнням значне зростання кількості піратських нападів на судна;

7) запрошує міжнародні організації та інші зацікавлені сторони до вжиття скоординованих заходів для зменшення ризиків потрапляння моряків у кризові ситуації.

Прийняття Заяви засвідчить повагу України до норм та принципів міжнародного права, резолюції Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй від 01 грудня 2020 року № 75/17, сприятиме формуванню іміджу держави, як одного із світових лідерів з питань захисту трудових та соціальних прав моряків.

ПРМТУ висловлює вдячність народному депутату України Андрію Шараськіну, Голові підкомітету з питань міжнародної морської політики та безпеки Комітету Верховної Ради України з питань зовнішньої політики та міжпарламентського співробітництва за підтримку громадян України – моряків.

СПІВПРАЦЯ З ОСВІТНІМ ПРОЄКТОМ EDMARINE ПРОДОВЖУЄТЬСЯ

Затребуваність практичних знань, якими діляться з моряками спікери освітнього проєкту EdMarine, підтвердила правильність вибору Профспілки робітників морського транспорту України: другий рік в Морському юніон центрі проходять зустрічі представників проєкту з моряками - членами Профспілки.

24 лютого в Морському юніон центрі ПРМТУ спільно з освітнім проєктом EdMarine організували для моряків - членів Профспілки семінар на тему «LOG BULK CARRIER». Своїми знаннями з учасниками зустрічі поділився Віктор Сурма, капітан з 25-річним досвідом роботи в морі.

«З перевезенням лісу моряки стикаються не часто, але по ньому є безліч нюансів, –

говорить спікер. – На семінарі ми розглянули нормативну базу та як регламентуються правила перевезення дерева, нюанси при розрахунку лісу, як підготувати судно до перевезення лісу. Одним словом, всі моменти, щоб зберегти судно, вантаж і життя людей».

Віктор Сурма впевнений, що досвідчені старші наставники просто зобов'язані

ділитися своїми знаннями з молодими моряками: «У підручниках ви не знайдете всього того, з чим доведеться зіткнутися в майбутньому в рейсі. Подібні семінари максимально корисні не тільки для початківців, а й для всіх моряків».

«Великий обсяг інформації вдалося дуже добре структурувати та стиснути так, щоб було все зрозуміло. У Морському юніон центрі, як завжди, відмінна атмосфера, яка спонукає до навчання», – поділився враженнями Іван, другий помічник капітана компанії Wilson.

Більш того, ПРМТУ продовжує розширювати географію семінарів для моряків-членів Профспілки. 26 лютого в Ізмаїлі пройшла зустріч для механіків, електриків, асистентів та кадетів. Спікер семінару Данило Моргун, діючий моряк, поділився з колегами базовим курсом з читання принципових електричних схем. Семінар отримав багато хороших відгуків від моряків, тому Профспілка й надалі планує виїзні семінари для моряків - членів ПРМТУ.

11 березня в Морському юніон центрі для моряків - членів ПРМТУ пройшов практичний семінар на тему: «Поширені зауваження від інспекторів Port State Control, та як їх уникнути». Зустріч пройшла також в рамках співпраці з освітнім проєктом для моряків EdMarine. Спікер заходу – капітан Віктор Сурма.

Перевірка іноземних суден в національних портах – Port State Control – один з найбільш ефективних інструментів для перевірки того, що стан судна та його обладнання відповідає вимогам міжнародних правил. На семінарі обговорили, які саме зауваження з боку інспекторів PSC складають 80% від загальної кількості зауважень по safety, що завжди перевіряють інспектори.

На семінарі розглянули, які регіони бувають й за що в них найчастіше пишуть зауваження, на базі яких конвенцій та нормативних документів здійснюють перевірки, види інспекцій й за які невідповідності можна отримати зауваження.



SUSTAINABLE TRANSPORT DAYS

11-12 березня 2021 року пройшла онлайн конференція на тему Дні сталого транспорту (Sustainable Transport Days), яка була організована Європейською федерацією транспортників (ETF). У числі спікерів – Перший заступник Голови ПРМТУ, морський амбасадор доброї волі ІМО Олег Григорюк. Також у конференції взяли участь Генеральні секретар ITF Стів Коттон, Генеральний секретар ETF Лівія Спера, депутат Європарламенту Каріма Деллі та інші.

Всі учасники зустрічі акцентували увагу на тому, що пандемія ще більше оголила важкі умови праці моряків, які опинилися в скрутному становищі по всьому світу. Також доповідачі зосередили увагу на способах подолання сьогоdnішніх і майбутніх проблем, починаючи від колективних переговорів, інструментів політики і повсякденних дій профспілок.

«По-справжньому сталого майбутнього в транспортній галузі неможливо досягти, якщо транспортники не братимуть участі в розробці стратегій та політики держав. Соціальний діалог та колективні переговори є ключовими інструментами для досягнення цієї мети», – зазначив Олег Григорюк.

Він також зазначив, що підтримка транспортників в нашій країні з боку держави в умовах пандемії не є достатньою. В Україні все ще не чітко визначено органи влади – національний координатор з питань заміни екіпажів. ПРМТУ підготовлено

проект Заяви українського парламенту про заходи щодо додаткової підтримки моряків, які працюють на судах в міжнародному судноплавстві.

«Цією Заявою моряки визнаються ключовими працівниками. Український парламент також звертає увагу на основні кризові ситуації, з якими стикаються українські моряки, а саме залишення моряків без допомоги судновласника, збільшення кількості піратських атак, зникнення моряків безвісти з суден тощо. Моряки та інші працівники портів також все ще не віднесені в Україні до категорії громадян, які мають першочергове право вакцинації від COVID-19», – зазначив Олег Григорюк.



ТАЙМ-МЕНЕДЖМЕНТ ТА ПЛАНУВАННЯ

Як сказав Стів Джобс, час – наш найцінніший ресурс. На жаль, ми часто не помічаємо, що використовуємо цей ресурс недостатньо ефективно. Звичайно, найчастіше, ми схильні до впливу зовнішніх факторів мінливого оточення, але вміння ефективно управляти своїм часом навіть в таких ситуаціях – те, без чого сьогодні не може бути успішною жодна людина.

Великі міжнародні компанії вже давно зрозуміли, що синергія в організації не менш важлива, ніж класичні професійні навички. І причиною того стало усвідомлення, що співробітник не діє окремо від решти команди. Для найбільш ефективної роботи потрібно взаєморозуміння й вміння діяти, як єдине ціле. Саме це стало причиною усвідомлення необхідності розвитку надпрофесійних – гнучких навичок для поліпшення особистісних та соціальних навичок працівників.

Актуальній темі тайм-менеджменту та планування була присвячена зустріч для моряків – членів ПРМТУ, яка пройшла в Морському юніон центрі 04 березня 2021 року. Своім досвідом з учасниками заходу поділився консультант з безпеки на морі, засновник проекту MarSkillUp для працівників морської індустрії, капітан Павло Гусєв.

«Часто нам здається, що роботи на судні так багато, що не вистачить 24 годин,

щоб все зробити. Насправді, тайм-менеджмент – це важлива складова успішної людини. Уміння правильно управляти часом в сучасному світі, коли рахунок йде на години або, навіть, хвилини – це реальність, в якій ми живемо», – каже Павло Гусєв.

Цей семінар був спрямований на підвищення ефективності роботи на судні без додаткових витрат часу, сил та енергії. «У багатьох моряків немає чіткого розуміння, що таке надпрофесійні навички та як їх застосовувати, тому що їх ніхто цьому не вчив, а якщо й вчив, то дуже поверхньо. Найчастіше це залишається на відкуп моряку, – вважає Павло. – Візьмемо, наприклад, капітанів, які добре навчалися в одному ВНЗ, в одній групі, отримали одні й ті ж самі професійні навички, однакові документи, чим вони можуть відрізнятися один від одного? Тільки надпрофесійними навичками. Саме розвиток гнучких навичок дозволить вивести

ефективність екіпажу судна на рівень, недосяжний для інших. Адже ми вже давно не ділимо екіпаж на «палубу» й «машину», вважаючи, що ми всі одна команда».

Спікер розібрав з моряками такі питання, як: введення в тайм-менеджмент, планування та його етапи, основи S.M.A.R.T. структури, прокрастинація та її

вплив на роботу, боротьба з відволікаючими факторами, делегування як інструмент тайм-менеджменту.

«Я дуже сподіваюся, що інформація, якою я поділився з колегами, буде корисна для них. Навіть якщо вони хоча б спробують застосувати ці знання в своїй роботі, значить ми зробили щось позитивне та потрібне морякам», – зазначив Павло Гусєв.



ПРМТУ НАПОЛЯГАЄ НА РЕВІЗІЇ ПОТОЧНОГО КРИТИЧНОГО СТАНОВИЩА В ПИТАННЯХ ПІДГОТОВКИ І ДИПЛОМУВАННЯ МОРЯКІВ

29 березня 2021 року в режимі відеоконференції відбулася робоча зустріч представників системних крїїнгових компаній, вищих морських навчальних закладів з посадовими особами Міністерства інфраструктури України.

Модератором виступив Сергій Казанцев – голова Центру розвитку морського транспорту України. Профспілку робітників морського транспорту України на зустрічі представляв Олег Григорюк, Перший заступник Голови ПРМТУ.

Основною темою заходу стало обговорення проекту наказу Міністерства інфраструктури та проекту постанови Кабінету Міністрів України, якими передбачається введення системи комп'ютерного тестування моряків при підтвердженні кваліфікації в Державних кваліфікаційних комісіях.

Нагадаємо, що ці проекти містять значні суперечності та не дозволяють належним чином встановити, яка саме система комп'ютерного

тестування буде використовуватися, як будуть захищені персональні дані моряків, чи буде усунуто можливість «зовнішнього» впливу на результати тестування, які саме посадові особи будуть приймати остаточне рішення про підтвердження кваліфікації моряків.

Крім того, всі поточні ініціативи Міністерства сконцентровані тільки на етапі проведення засідання ДКК і не зачіпають інших етапів надання морякам адміністративних послуг, на яких моряки постійно стикаються з ознаками скоєння проти них корупційних дій.

На жаль, переважна більшість питань від учасників зустрічі так і залишилися без відповіді.

ПРМТУ наполягає на ревізії поточного критичного становища в питаннях підготовки і дипломування моряків, закликає Міністерство інфраструктури негайно продовжити діалог на принципах прозорості для негайного системного врегулювання поточної катастрофічної ситуації.

ПРМТУ ТА МЗС УКРАЇНИ: СПІВПРАЦЯ НА БЛАГО УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ



Міністерство
закордонних справ
України

11 березня 2021 року відбувся онлайн-тренінг представників Профспілки робітників морського транспорту України та Департаменту консульської служби України та консулів України за кордоном.

В рамках заходу Перший заступник Голови Профспілки робітників морського транспорту України Олег Григорюк розповів учасникам про функції морського амбасадора Міжнародної морської організації (ІМО), про те, що було зроблено за останній рік та про плани на перспективу. Крім того, докладно зупинився на завданнях, функціях й роботі ПРМТУ.

Учасники тренінгу також обговорили портрет найбільш уразливого українського моряка та механізм роботи, коли моряк опиняється в складній ситуації за кордоном.

У свою чергу, інспектор ІТФ в Україні Наталя Єфріменко розповіла учасникам зустрічі про роботу Міжнародної федерації транспортників, завдання та функції Інспекторату ІТФ.

Про механізм фінансової відповідальності судовласників за залишення моряків без допомоги та Конвенцію 2006 року про працю в морському судноплаванні (MLC, 2006) розповів на тренінгу радник Голови ПРМТУ Сергій Казанцев.

Нагадаємо, що на базі Профспілки робітників морського транспорту України функціонує Морський інформаційний центр за підтримки Міністерства закордонних справ України.

Морський інформаційний центр, створений у 2018 році, – це платформа для надання невідкладної інформаційно-консультаційної допомоги українським морякам, а також їх близьким родичам, надання консультацій з питань працевлаштування, перевірки трудових контрактів, крїїнгових компаній, судовласників і суден. Між Морським інформаційним центром та Міністерством закордонних справ України налагоджена тісна співпраця й продуктивний діалог.

У ДНІПРОВСЬКОМУ РАЙОНІ ДЕРЖГІДРОГРАФІЇ ОБРАНО НОВОГО ГОЛОВУ ПЕРВИННОЇ ПРОФОРГАНІЗАЦІЇ

25 березня 2021 року у первинній профспілковій організації філії ДУ «Держгідрографія» «Дніпровський район Держгідрографії» в режимі онлайн відбулася звітно-виборна конференція. В роботі конференції взяли участь 20 делегатів, обраних від трудового колективу філії, а також представники Профспілки робітників морського транспорту України та голова первинної профспілкової організації ДУ «Держгідрографія» Євгенія Рутян.

Зі звітною доповіддю виступила голова Первинної профспілкової організації працівників Олена Октябрська, яка розповіла про представництво та захист соціально-трудова прав і законних інтересів працівників філії за звітний період. Після звітної доповіді голови ППО та голови ревізійної комісії профоргані-

зації було прийнято рішення визнати роботу профспілкового комітету задовільною.

Рішенням конференції новим головою первинної профспілкової організації філії ДУ «Держгідрографія» «Дніпровський район Держгідрографії» обрано Грищенка Миколу Федоровича, головного енергетика Дніпровського району ДУ «Держгідрографія», а також затверджено склад профспілкового комітету з 5 осіб.

Профспілка робітників морського транспорту України бажає обраним до складу виборних органів профорганізації підтримувати високий рівень соціального партнерства, знаходити оптимальні рішення найскладніших питань, а також сил та натхнення у вирішенні питань соціального захисту працівників філії.

ЩО РОБИТИ, КОЛИ ВАМ НЕ ВИПЛАЧУЮТЬ ЗАРПЛАТУ?

ГО «Трудові ініціативи» зібрала для вас короткий poradnik щодо того, як діяти, коли роботодавець не виплачує чесно зароблені вами гроші.



1. Радимо спочатку звернутись з письмовою заявою до роботодавця з проханням виплатити заробітну плату.

Оригінал заяви зареєструйте у секретаря, а на копії цієї заяви секретар зробить відмітку про прийняття, проставить дату прийняття та підпис (копію заяви забираєте собі). Також можна надіслати заяву рекомендованим листом та зберегти квитанцію про відправлення. Це буде слугувати доказом наявності заборгованості та фактом звернення до роботодавця.

2. У разі, якщо відповіді або реакції немає, рекомендуємо звернутись до управління Державної служби з питань праці в області за місцем порушення, посадові особи яких мають право накладати адміністративні стягнення (штрафи) на винних осіб за порушення встановлених термінів виплати заробітної плати чи виплату її не в повному обсязі (стаття 41 Кодексу про адміністративні правопорушення).

Крім того, стаття 175 Кримінального кодексу України передбачає кримінальну відповідальність за невиклату заробітної плати, що вчиняється керівником підприємства умисно, безпідставно та більше, ніж за 1 місяць. У разі, якщо є підстави вважати, що це саме так, можна звернутись із заявою до районного управління внутрішніх справ про невиклату заробітної плати та притягнення

винних осіб до відповідальності, і тоді буде проведена перевірка.

3. Проте найбільш дієвий засіб – звернення з позовом про стягнення належної заробітної плати до суду. Відповідачем за такими позовами має бути підприємство, установа чи організація, а не керівник, який може бути лише притягнутий до відповідальності. Звертаємо вашу увагу на те, що працівники, які подають до суду позови про стягнення заробітної плати та поновлення на роботі, звільняються від сплати судового збору (стаття 5 Закону України «Про судовий збір»).

Варто знати, що якщо роботодавець не виплачує заробітну плату, мотивуючи тим, що на підприємстві немає грошей, можна перевірити, чи дійсно це так.

Відповідно до ст. 251 КЗпП власник або уповноважений ним орган зобов'язаний на вимогу виборних профспілкових органів надати письмовий дозвіл на отримання в банках інформації про наявність коштів на рахунках підприємства, установи, організації чи отримати таку інформацію в банках і надати її профспілковому органу. У разі відмови власника або уповноваженого ним органу надати таку інформацію чи дозвіл на отримання інформації його дії або бездіяльність можуть бути оскаржені до суду.

4. У випадку затримки виплати заробітної плати працівник має право відповідно до ст. 34 Закону України «Про оплату праці» звертатись до роботодавця з метою компенсування втрати частини заробітної плати у зв'язку із порушенням строків її виплати відповідно до індексу зростання цін на споживчі товари й тарифів на послуги.

Згідно із Законом України «Про компенсацію громадянам втрати частини доходів у зв'язку з порушенням строків їх виплати» підприємствами, установами, організаціями усіх форм власності та господарювання провадиться компенсація втрати частини заробітної плати своїм працівникам у будь-якому разі затримки виплати нарахованої заробітної плати на один і більше календарних місяців, незалежно від того, чи була в цьому вина роботодавця.

У разі, якщо власник, або уповноважений ним орган, чи особа, відмовиться виплачувати компенсацію, працівник має право звернутись з позовом до суду про стягнення цієї компенсації.

Юридична клініка ГО «Трудові ініціативи»

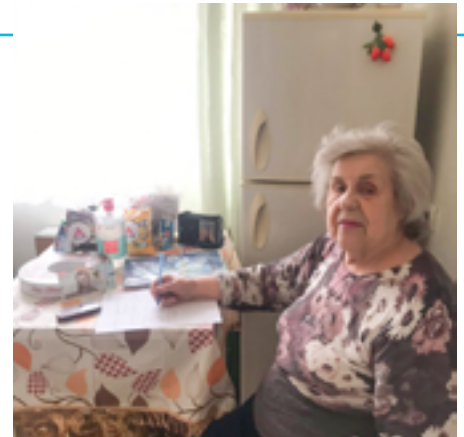
ДОПОМОГА ВЕТЕРАНАМ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ В ПЕРІОД ПАНДЕМІЇ КОРОНАВІРУСУ



В даний час весь світ переживає неспокійні часи через пандемію коронавірусу. У зоні ризику зараження в більшій мірі знаходяться люди старшого віку. Їм не рекомендується виходити з дому і відвідувати громадські місця, в тому числі магазини непродовольчих товарів.

Працівники Благодійного фонду морського транспорту «МОРТРАНС» продовжують робити добрі справи та надають допомогу людям, котрі потребують її в першу чергу, щоб в умовах розповсюдження вірусу COVID-19 вони мали змогу залишатися дома та не наражати себе на небезпеку. Саме ветеранам в ситуації з поширенням коронавірусу треба приділяти найпильнішу увагу — забезпечуючи їх засобами індивідуального захисту.

Працівники БФ «МОРТРАНС» відвідали одиноких пенсіонерів галузі морського транспорту, привезли їм солодощі, засоби індивідуального захисту та фінансову допомогу.



ДОПОМОГА МЕДИЧНИМ ЗАКЛАДАМ, ЯКІ ЛІКУЮТЬ ХВОРИХ НА КОРОНАВІРУС

Наш Благодійний Фонд «МОРТРАНС» вкотре допомагає медичним закладам, які лікують хворих на коронавірус. На сьогоднішній день ситуація в країні вкрай нестабільна. Пандемія коронавірусу не відступає, а навпаки, прогресує. У лютому 2021 року почалася третя хвиля спалаху хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2 — тисячі людей все ще під загрозою зараження.

Представники Благодійного фонду морського транспорту «МОРТРАНС» відвідали Комунальне некомерційне підприємство «Міська клінічна інфекційна лікарня» та передали лікарям одноразові захисні комбінезони та рукавички, щоб наші лікарі надалі рятували пацієнтів лікарні та ефективно боролися з коронавірусною інфекцією. На даний час на стаціонарному лікуванні в Інфекційній лікарні м.Одеси знаходиться велика кількість людей.

БФ «МОРТРАНС» сподівається на покращення ситуації і продовжує допомагати усім своїм бенефіціарам, хто потрапив у скрутне становище та небезпеку у зв'язку з поширенням коронавірусної інфекції.

Дорогі друзі, бережіть себе та своїх рідних, дотримуйтеся дистанції та носіть маски. А також бережіть та поважайте лікарів і медпрацівників, вони зараз працюють заради нас з вами і працюють на виснаження!

Ваш БФ «МОРТРАНС»



ЗРОСЛИ ШТРАФИ ЗА ПОРУШЕННЯ ТРУДОВОГО ЗАКОНОДАВСТВА



Згідно із Законом про Державний бюджет України на 2021 рік, із 1 січня ц. р. мінімальна зарплата в Україні становить 6000 грн, у погодинному розмірі — 36,11 грн, а з 1 грудня 2021 — 6500 грн, у погодинному розмірі — 39,12 грн. Разом зі збільшенням мінімальної зарплати зросли й розміри фінансових санкцій за порушення трудового законодавства, бо для розрахунку суми штрафу застосовується розмір мінімальної зарплати, встановлений на момент виявлення порушення.

Вид порушення	Розмір штрафу	
	З 1 січня 2021	З 1 грудня 2021
Допуск працівника до роботи без трудового договору (контракту)	10 мінімальних зарплат — за кожного працівника, стосовно якого скоєно порушення — 60 000 грн	10 мінімальних зарплат — за кожного працівника, стосовно якого скоєно порушення — 65 000 грн
Оформлення працівника на неповний робочий час у разі фактичного виконання роботи повний робочий час	попередження — до юридичних осіб та ФОП, які використовують найману працю та є платниками єдиного податку першої — третьої груп	попередження — до юридичних осіб та ФОП, які використовують найману працю та є платниками єдиного податку першої — третьої груп
Виплата заробітної плати без нарахування та сплати ЄСВ та податків	30 мінімальних зарплат — за повторне протягом двох років порушення — 180 000 грн	30 мінімальних зарплат — за повторне протягом двох років порушення — 195 000 грн
Недопущення до проведення перевірки з питань виявлення вищезазначених порушень або створення перешкод у її проведенні	у шістнадцятикратному розмірі мінзарплати — 96 000 грн	у шістнадцятикратному розмірі мінзарплати — 104 000 грн
Порушення строків виплати зарплати працівникам, інших виплат, передбачених законодавством про працю, більш як за один місяць, виплата їх не в повному обсязі	три мінімальні зарплати — 18 000 грн	три мінімальні зарплати — 19 500 грн
Недотримання мінімальних державних гарантій в оплаті праці	у двократному розмірі мінзарплати за кожного працівника — 12 000 грн	у двократному розмірі мінзарплати за кожного працівника — 13 000 грн
Недотримання встановлених законом гарантій та пільг працівникам, які залучаються до виконання обов'язків, передбачених законами України «Про військовий обов'язок і військову службу», «Про альтернативну (невійськову) службу», «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію»	у чотирикратному розмірі мінзарплати за кожного працівника — 24 000 грн	у чотирикратному розмірі мінзарплати за кожного працівника — 26 000 грн
	а до юридичних осіб та ФОП, які використовують найману працю та є платниками єдиного податку першої — третьої груп — попередження	а до юридичних осіб та ФОП, які використовують найману працю та є платниками єдиного податку першої — третьої груп — попередження
Недопущення до проведення перевірки з питань додержання законодавства про працю, створення перешкод у її проведенні	у трикратному розмірі мінімальної заробітної плати — 18 000 грн	у трикратному розмірі мінімальної заробітної плати — 19 500 грн
Порушення інших вимог законодавства про працю	у розмірі мінімальної заробітної плати — 6000 грн	у розмірі мінімальної заробітної плати — 6500 грн
	за повторне порушення протягом року — 12 000 грн	за повторне порушення протягом року — 13 000 грн



Роботодавці несуть відповідальність у вигляді штрафу, згідно зі ст. 265 Кодексу законів про працю України. Порядок накладення таких штрафів затверджено Постановою Кабміну №509 від 17.07.2013 р.