



МЫ НЕ ЗАБУДЕМ ВЕСНУ ПОБЕДЫ!



Одесса. Аллея Славы. 9 мая 2012 года. В День Победы председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины Михаил Киреев возлагает цветы к подножью памятника Неизвестному матросу.



Бердянск. 1 мая 2012 года

Бердянский морской торговый порт - старейшее предприятие города. Он - один из главных доноров местного бюджета. Так за 2011 год портовиками перечислено более 11 миллионов гривен, в пенсионный фонд - 29 миллионов гривен. За четыре месяца текущего года перечислено налогов и сборов на сумму более 21 миллиона гривен



Коллективом порта, во главе с его руководством, был разработан план мероприятий по улучшению экономических показателей предприятия. Творческий подход к делу, экономия и бережливость позволили портовикам с честью удержаться на плаву и приумножить достигнутое. По итогам работы четырех месяцев нынешнего года получено чистой прибыли в размере 2 млн грн., а объем капитальных инвестиций с начала года составил тоже 2 млн грн.

На предприятии трудится славная плеяда настоящих мастеров своего дела. Среди них руководитель грузового района Фищенко Андрей Николаевич, стивидоры Штауберг Петр Витальевич, Мальцев Алексей Юрьевич, начальники смен Трофимцев Сергей Викторович, Мальцев Юрий Алексеевич, бригадир Кузьмин Геннадий Иванович.

Свои достижения у работников складского хозяйства Петрушиной Нелли Ивановны, Хариной Ирины Константиновны, Паслен Татьяны Федосеевны. На участке механизации лучшими называют Милуся Сергея Васильевича, Крылова Владимира Николаевича. Творчески и по-деловому подходят к своим обязанностям Буханова Инна Яковлевна, Соколова Наталья Николаевна и другие портовики

В составе колонны и молодое поколение портовиков. Это целеустремленные, перспективные представители всех подразделений порта. Благодаря их усилиям возрождена молодежная организация порта, активисты которой шествуют со своей символикой в колонне Бердянского морского порта.

Портовики на первомайском субботнике

Теплым и солнечным выдался день, когда портовики решили продолжить традицию весенних субботников, существующую уже не первое десятилетие. Представители всех отделов и производственных участков дружно откликнулись на призыв профсоюза и администрации навести порядок на территории ХМТП.



Работы хватало на всех: одни сажали деревья, другие высаживали цветы, третьи приводили в порядок производственную территорию. Преобразился-обновился и Гимназический парк, расположенный недалеко от управления порта: побелены деревья, вскопаны газоны...

Откликнулись многие. Пример подавали начальник порта Сергей Игнатенко и председатель профкома Валерий Тернавский. Оставив свои кабинеты, они старательно белили деревья.

Работа спорилась, настроение у всех было отличное - ведь трудились от души, на благо родного города.



Севастополь. 1 мая 2012 года

Севастопольские профсоюзы, объединяющие более 70% работающих в регионе, встретили праздник 1 Мая на главных площадях города.

Профорганизация Севастопольского морского порта возглавила шествие более 1000 профсоюзных активистов. Всего около 15 тысяч членов профсоюзов прошли центральными улицами города. «Профсоюзы Севастополя – за достойную жизнь!» - именно так звучит сегодня главный лозунг. Трудящиеся выдвигают требования по обеспечению занятости, сохранению рабочих мест, своевременной выплате заработной платы и другие.

Керчь. 1 Мая 2012 года

На первомайской демонстрации работники морской отрасли шли в общей колонне. У Керченского морского торгового порта дела обстоят лучше, чем в городе в целом.



18 апреля 2012 года предприятием достигнут грузооборот в 1 миллион тонн. По результатам работы в прошлом году порт был отмечен в трёх номинациях хозяйственной деятельности - абсолютный рост, темпы роста и "золотая тонна". Керченский морской торговый порт выдерживает острую конкуренцию и имеет солидные перспективы.

Александр Девятка, фото Юрия Иньшина

Чтобы знать правду из первых уст

В дни празднования Великой Победы ученики средней школы № 1 встретились с ветеранами Феодосийского морского порта и участниками войны: Солодкиным Ф.З., Заикиной З.И., Теплицким В.С. и Большаковым Ю.П. Встречу в музее истории порта организовали профком предприятия и преподаватели школы. Ребята услышали рассказы людей, которым в годы войны было не намного больше, чем сегодняшним слушателям.



Открывая встречу, смотритель музея Т. Пукальская поздравила ветеранов с Днем Победы и обратилась к школьникам:

- Дети и взрослые, все мы, должны сегодня помнить о той войне, о великом Дне 9 Мая 1945 года. Знать, помнить и чтить наших солдат, победивших фашизм.

Затем слово взяли ветераны порта.

Несколько эпизодов из своей военной жизни рассказал школьникам Солодкин Ф. З. «Многие с войны не вернулись, - говорит Федор Захарович. - Нам повезло остаться в живых. Участники войны вспоминать о войне не любят. Пусть не доведется вам воевать никогда. Учитесь, будьте честными, добросовестными и дисциплинированными».

Большаков Юрий Павлович отметил, что приятно встречаться с молодёжью, которая чтит праздники и уважает ветеранов. Поэтому приятно рассказать о прошедших годах.

Отечественная война оставила глубокие шрамы в памяти. В каждой семье есть человек, который воевал, дожил до Победы или погиб в военные годы. Сегодня мы вновь возвращаемся мыслями к тем героическим дням. Со славной даты 1945 года прошло много времени, мы помним имена победителей и благодарны им.

Заикина Зоя Ивановна: «Память о героическом прошлом нашей страны, о тех, кто защищал ее от захватчиков, должна жить в молодом поколении. Война - это огромное горе и искалеченные судьбы сотен тысяч семей. И мы должны сделать все, чтобы этот ужас не повторился, чтобы наши дети, внуки и правнуки жили в мире, чтобы они знали о войне только по книгам и кинофильмам».

Перед школьниками выступил председатель совета ветеранов порта Теплицкий Виктор Соломонович, который рассказал свою личную историю о войне. Он предложил встречаться чаще - связь поколений не должна прерываться.

Участники встречи выразили желание продолжать подобные мероприятия и приглашать на них свидетелей фронтовых лет и послевоенного периода восстановления страны, чтобы знать правду из первых уст.

Сергей Щербак, председатель профкома Феодосийского порта, фото Павла Кучуева .

1418 лампад, зажженных в память о героях

День Победы - настоящий праздник и великая дата нашей истории. Сотни украинцев присоединились к сотрудникам компании "Киевстар" и зажгли "Звезду Памяти" на площадях Одессы, Херсона, Хмельницкого, Житомира, Чернигова, Харькова, Днепрпетровска, Луганска, Донецка и Симферополя, каждая состоит из 1418 свечей-лампад. Звучали песни военных лет, воспоминания и теплые слова в адрес ветеранов.



Как сообщила представитель одесского филиала компании Е. Соломенчук: "Мы благодарны защитникам и никогда не забудем их подвиг, они выстояли в тяжелейшей из войн. Память потомков - свидетельство величия подвига, совершенного почти семь десятилетий назад". По словам Тамары Каменевой, которая прошла всю войну до последних дней: "Мы несколько лет подряд со своим сыном и внучкой посещаем акцию "Звезда Памяти". Мы приходим и зажигаем свечу в память об участниках войны. Пусть все люди ценят мирную жизнь, ради этого погибли миллионы солдат".

На свято Дня Перемоги вийшло 40 тисяч чоловік

З восьмої ранку 9 травня на площі Героїв Сталінграду почав збиратися народ. Учасники параду готувалися до виступу, керівники області і міста давали останні розпорядження перед початком урочистої ходи.

Небувала кількість людей цього року взяла участь в процесії. За підрахунками, близько 30 тисяч чоловік вийшли на вулиці міста, щоб разом відсвяткувати. А на мітингу, що пройшов у парку Слави, налічувалося вже



більше 40 тисяч чоловік. Серед учасників свята – чимало портовиків, за давньою традицією пройшли колоною порту до Алеї Слави.

Після урочистої частини бажаючі могли пригоститися солдатською кашею, яку готували на польовій кухні, випити традиційні «фронтіві» 100 грамів.

Вечір славного дня закінчився в Херсоні святковим концертом і салютом.

Анатолій ЯІЦЬКИЙ. Фото автора.

Настоящий праздник тот, которым мы гордимся

Для ветеранов Великой Отечественной войны в клубе Измаильского порта состоялось торжественное собрание.

Бывших фронтовиков и тружеников тыла приветствовали заместитель начальника порта по эксплуатации А. Яблуновский, заместитель начальника порта по социальной работе А. Кузьмин и председатель профсоюзного комитета предприятия А. Шубин. После приветственных слов выступили участники художественной самодеятельности. Затем ветераны были приглашены на праздничный обед, они слушали песни военных лет, вспоминали боевые годы и своих товарищей.

На предприятии уже 23 года успешно действует совет ветеранов, сейчас ее возглавляет Н. Ромалийская. Организация объединяет более тысячи ветеранов, из них 19 фронтовиков и тружеников тыла, всем известны имена портовиков П. Курского, В. Ширяева, А. Красильникова, Е. Кудрявцевой и других. Весом вклад тружеников Измаильского порта в приближение Победы и последующее восстановление предприятия. В 1945 году за производственные успехи коллектив Советского Дунайского пароходства был награжден переходящим Красным Знаменем Госкомитета обороны, порт тогда был в составе СДП.

Каждому ветерану войны и труженику трудового тыла были вручены наборы-подарки. Администрация и профком предприятия подарили фронтовикам телевизоры, холодильники, микроволновку, пылесос, другие товары народного потребления. Портовики выразили искреннюю благодарность ветеранам за героизм, с которой они отстаивали независимость Родины, а затем возродили страну.

Алена Ходарченко, фото Федора Сиваченка



НИТЬ ПАМЯТИ И СЛАВЫ НЕ ПРЕРЫВАЕТСЯ



му она не становится слаще даже за праздничным столом. Взглянув на Ваши ордена, в Ваши лучистые глаза, хочется пожелать, чтобы не болели фронтовые раны, ушли из памяти грохот танков и орудий. Здоровья Вам и бодрости в наш трудный век!»

От имени молодежи ветеранов поздравил член Совета молодежи Профсоюза работников морского транспорта Украины Юрий Черненко: «Своими свершениями вы позволили жить многим поколениям людей. Мы помним, ваша Победа в Великой Отечественной дала жизнь нам. Нас вы научили жить по-настоящему. Живите как можно дольше, учите правнуков и праправнуков. С Днем Победы, наши любимые ветераны! Спасибо за нашу мирную жизнь, за наших будущих детей и внуков, за их счастье!»

После выступлений, всем ветеранам вручили алые гвоздики и начался праздничный концерт. В нем выступил хор, духовой оркестр порта, а также детские танцевальные группы. Прозвучали известные песни фронтовых лет. После окончания торжественного концерта, ветераны пели под аккордеон фронтовые песни и танцевали. Все были взволнованы таким вниманием. Прозвучало много слов благодарности в адрес профсоюзного комитета, службы социально-бытового обеспечения порта.

Ветеранам войны порта, кто не смог принять участие в праздновании, были подготовлены подарки и развезены по месту проживания. Кроме того, администрацией предприятия ко Дню Победы более сотни ветеранам войны была выделена материальная помощь.

При активном участии Совета молодежи порта во главе с Романом Игнатиевым члены трудового коллектива предприятия вечером 8 мая приняла участие в факельном шествии. Его участники прошли по центральному улицам города, традиционно по лестнице поднялись на гору Митридат к Обелиску Славы, где во время Отечественной войны проходили ожесточенные бои.

8 и 9 мая к Вечному огню на горе Митридат пришли жители города-героя Керчь, чтобы возложить цветы, вспомнить наших героев и который раз их поблагодарить.



КЕРЧЬ. МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ

Победа в Великой Отечественной войне — подвиг и слава нашего народа, как бы ни менялась в последние годы трактовка фактов истории.

День Победы неизменно остается всеми любимым, дорогим, скорбным, но в тоже время светлым праздником. Мы обязаны помнить о Великой Отечественной Войне 1941-1945 годов, должны благодарить старшее поколение - фронтовиков за Победу. Она оплачена миллионами жизней, ратными и трудовыми подвигами, слезами родных и близких. Миллионы советских людей, погибших во время войны, — священная жертва, которая понадобилась для одоления зла, попрания фашистского ада. Именно в ночь 8 на 9 мая, 67 лет назад, фашистская Германия подписала окончательную и безоговорочную капитуляцию перед СССР.

Этот праздник по-особому празднуется в городе - герое Керчь. Коллектив Керченского морского торгового порта торжественно отметил День Победы на мероприятиях, организованных профсоюзным комитетом, службой социально-бытового обеспечения предприятия и Советом молодежи для пенсионеров порта-ветеранов войны. Им разослали поздравительные открытки с приглашением на празднование Дня Победы в клубе порта. Приглашены были и дети войны - неработающие пенсионеры порта, для которых за средства профорганизации организовали праздничный обед и концерт художественной самодеятельности.

Со вступительным словом перед ветеранами войны выступила председатель первичной профорганизации предприятия Ирина Черненко: «От имени администрации и профсоюзного комитета, всего трудового коллектива Керченского морского торгового порта поздравляем с Днем доблести и героизма, днем Великого Подвига патриотов – 67-й годовщиной Победы над немецко-фашистскими захватчиками!»

Этот День навсегда останется символом героического прошлого, величия духа и братства наро-

дов. Стойкость, мужество и самоотверженность старшего поколения на полях сражений и на трудовом фронте во имя победы над фашизмом - истинный пример патриотизма для поколений.

Многим героям, павшим на полях сражений, не суждено было увидеть Великую Победу. Сегодня, в годовщину героического подвига, нет рядом многих из тех, кто, отстояв свободу и независимость Родины, вернулись в послевоенную разруху, мужественно преодолели все тяготы, восстановили наш разрушенный город и порт.

Память о них неподвластна времени. Так было и будет всегда - и через десять лет, и через века. Обязанность нынешних поколений - быть достойными продолжателями дела победителей. Мы низко преклоняем головы перед памятью о миллионах тех, кто не вернулся с полей сражений или, опаленный войной, не дождал до сегодняшнего дня. Были смерти, беды, но нить Славы не прерывалась. Поэтому нашу Победу не разделить на поколения.

Мы благодарим всех Вас за мужество, терпение и веру. Ценим Ваши заслуги перед Отечеством, городом и портом.

Война есть война, кто испил её горькую чашу, то-

Кабмин будет искать инвестора

Кабинет министров намерен провести инвентаризацию судов ПАО "Украинское Дунайское пароходство" и привлечь к развитию компании инвестора, сообщил вице-премьер – министр, министр инфраструктуры Украины Борис Колесников.

"Сейчас проведем инвентаризацию тех судов пароходства, которые на плаву и которые могут быть восстановлены. У них будет нормальное будущее. Будем привлекать инвесторов туда, чтобы сохранить пароходство", - сказал он.

Напомним, чистый убыток УДП в 2011 году увеличился в 22,2 раза по сравнению с 2010 годом - до 67,082 млн грн. Его чистый доход в прошлом году сократился на 4,3% до 484,488 млн грн. УДП осуществляет свыше 30% транспортных перевозок по Дунаю. Флот компании насчитывает почти 400 самоходных и несамоходных речных и 30 морских судов. Основу дунайских перевозок флота УДП составляет украинское металлургическое сырье, поставляемое для различных потребителей в придунайских странах. В конце прошлого года на УДП произошла смена руководства - компанию возглавил топ-менеджер из "Торгового флота Донбасса" Александр Долгов. Интерфакс-Украина

УДП: 15-річчя пасажирської лінії Пассау - дельта Дунаю

В Українському Дунайському пароплаванні відзначили 15-річчя пасажирської лінії від Пассау (Німеччина) до українських портів Ізмаїл, Вилкове з відвідуванням біосферного заповідника «Дунайські плавні».



З нагоди свята на Ізмаїльському морському вокзалі іноземних туристів, які прибули на теплоході «Молдавія» – першовідкривачу нової лінії – урочисто зустрічали керівники місцевих органів влади та державних структур Придунав'я, Українського Дунайського пароплавання, Ізмаїльського морського торговельного порту, депутати Верховної Ради, Одеської облради, представники засобів масової інформації, а також мешканці міста.

Як відзначив на прес-конференції, присвяченій цій значній події для регіону, виконуючий обов'язки голови правління ПрАТ «УДП» Олександр Долгов, з виходом на дунайські простори теплохода «Амур» у 1971 році Українське Дунайське пароплавання цілеспрямовано займається круїзною діяльністю на Дунаї. За цей час пароплавання зуміло завоювати репутацію стабільного та надійного партнера.

Регулярна міжнародна круїзна лінія від Пассау до української дельти Дунаю стала логічним продовженням, але вже в оновленому вигляді, традиційної лінії «Від Альп до Чорного моря», яка мала великий попит на туристичному ринку Європи та США. В 1991 році вісімнадцятиденні рейси річкового пасажирського флоту з залученням морського теплохода «Айвазовський» було трансформовано у короткі – семиденні та десятиденні круїзи за маршрутом Пассау – порти Угорщини – Пассау.

У нових реаліях для підготовки та реалізації комплексу заходів з організації іноземного туризму на українській території Придунав'я в пароплаванні було створено відокремлений структурний підрозділ «Транскруїз». Сьогодні круїзну лінію підтримують пасажирські теплоходи «Україна», «Молдавія», «Волга» та «Дніпро».

«За 15 років у порти Ізмаїл та Вилкове виконано 597 суднозаходів круїзних суден УДП, іноземних фрахтувальників та судновласників – швейцарських, німецьких, французьких. 76 тис. 933 туристи прийняли участь у берегових та водних екскурсійних програмах. За цей період отримано доходів у розмірі більш, ніж 1 млн. 257 тис. євро. Про зростаючу популярність лінії говорить хороше завантаження пасажирських суден, які слідують у дельту», – відзначив Олександр Долгов.

За його словами, у поточному, 2012 році заплановано 114 суднозаходів. Рекордно очікується і кількість туристів – до 10 тис. чоловік.

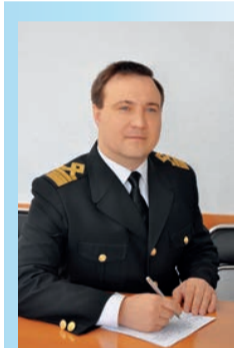
КЕРЧЬ

МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ



ном рынке. В настоящее время много частных терминалов, с которыми, к сожалению, госпорты не могут конкурировать. Терминалы демпингуют, чтобы привлечь дополнительные грузы, ищут прямые и эффективные проходы на морской рынок. У частных нет жестко установленных аккордных ставок и таких социальных пакетов, как у государственных портов. Мы же поставлены в рамки, за которые не вправе выйти. Вышеупомянутый закон сближает государственные порты и частные стивидорные компании, уравнивает их возможности в этом направлении.

«Я СЕЙЧАС ГОВОРЮ О ВОЗМОЖНОЙ ПОРТОВОЙ РЕФОРМЕ...»



Слушать голос времени, понимать, какие связи действуют между странами, территориями и обществом. Все это нужно, чтобы определить место в системе, оценить перспективу и строить возможное будущее. Судя по всему, такова стратегическая линия нынешнего начальника Керченского морского торгового порта Мирослава Халика. В свои 32 года он многое успел: окончил Национальную юридическую академию им. Ярослава Мудрого, Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко. Имеет квалификации – юрист, экономист; специальности – правоведе-ние, учёт и аудит. Работал помощником транспортного прокурора в Херсонской и Одесской областях. После – в местном самоуправлении, был директором коммунального предприятия "Херсон-выставка".

Начал работу в морской отрасли в должности советника начальника ГП "Севастопольский морской торговый порт"; затем – первый заместитель начальника Евпаторийского МТП. С 2010 года – начальник отдела контрольно-ревизионной службы Главного государственного управления охраны, использования и воспроизводства водных живых ресурсов и регулирования рыболовства "Главрыбвода". Затем Мирослав Халик занимал должность первого заместителя начальника ГП "Скадовский морской торговый порт". В прошлом году назначен исполняющим обязанности начальника ГП "Евпаторийский морской торговый порт". С 5 января 2012 года – начальник Керченского морского торгового порта. Благодаря работе в органах прокуратуры, местном самоуправлении, государственном комитете и морской отрасли, Мирослав Халик знает, что такое приказы и как их выполнять.

Каковы же перспективы развития Керченского морского торгового порта? Об этом наша беседа с Мирославом Халиком, его руководителем.

1. СОЗДАНИЕ ЗАДЕЛА НА БУДУЩЕЕ

– Какое впечатление произвёл на вас Керченский морской торговый порт?

– Это стабильно работающее предприятие, один из достаточно перспективных портов в Украине. Но все познается в работе. Например, февраль выдался суровым и, несмотря на тяжелейшие погодные условия, не возникло социальных потрясений в коллективе. В то же время из 18 украинских портов 12 перешли на 4-дневку, либо люди отправлялись в отпуск за свой счёт. На предприятии проводится определённая оптимизация трудовых и финансовых ресурсов, чтоб привести работу порта в соответствие с нынешними реалиями. Даю себе отчёт в том, что реформаторы зачастую непопулярны. Но в порту нет массовых увольнений и сокращений. Предприятие начало

создавать задел на будущее, чтобы возможные встряски пережить безболезненно. Я сейчас говорю о возможной портовой реформе.

17 мая нынешнего года Верховная Рада Украины приняла во втором чтении законопроект № 9712 "О морских портах Украины". За соответствующее решение проголосовали 248 депутатов при 226 необходимых. Согласно этому закону можно будет говорить о присутствии частного бизнеса в государственных портах, о возможном разделении портовых сборов службы капитана порта и сбора за Керчь-Еникальский канал, который может уйти напрямую на Киев. К этим изменениям, в чём-то ожидаемым, в чём-то неожиданным, надо быть готовым.

– Вы сторонник приватизации портов?

– Согласно новому Закону приватизация не предусмотрена. В соответствии с Конституцией Украины порты – государственная стратегическая собственность. Но надо стремиться к конкурентоспособности предприятия на динамично развивающемся, уже част-

Сегодня пришло время оптимизировать деятельность поставщиков, контрагентов. Но у нас люди перемены воспринимают по-разному. Зачастую они их тревожат. Я могу успокоить: в сегодняшнем виде порт работает и определённое время проработает без изменений статуса. Люди, которые трудятся сегодня, без работы не останутся. Керченский порт конкурентоспособен, несмотря на то, что от него далеко находится электрифицированная железнодорожная ветка.

Если же говорить об отдалённых переменах, то возможна трансформация в частные стивидорные компании, но для части коллектива это будет лишь изменение работодателя. Это могут быть иностранные компании, украинские, которые приступят к внедрению новых технологий, мощностей.

Сегодня я занимаюсь обновлением мощностей порта. На совещании в Министерстве инфраструктуры Украины директор Департамента госполитики в области морского и речного транспорта В. Севрюков акцентировал внимание на необходимости иметь в Украине два мощных буксира ледового класса: на Дунае и в Керченском проливе. В связи с этим дана команда рассмотреть вопрос приобретения нашим портом нового буксира ледового класса мощностью не менее 5 тысяч л.с. Мариупольский порт имеет ледокол "Капитан Белоусов" 1951 года постройки и, к сожалению, это – украинский ледокольный флот представлен в одном таком «экземпляре». Наш Керченский регион – стратегический. С учётом этого готовимся к будущему приобретению, намерены и далее вкладывать средства в развитие предприятия. Напомню, что последний раз буксир приобретался портом в 1986 году.

2. ДВИЖЕНИЕ НА НОВЫЕ ПУТИ

– Кто способен построить мощный буксир?

– Рассматриваются возможности керченских судостроителей. Можно построить

буксир мощностью 5070 лошадиных сил. Финские верфи строят и буксиры, и ледоколы, с полным оснащением и системой пожаротушения. Порт приобретёт буксир за собственные средства, приоритет остается за отечественными судостроителями, в том числе и в целях поддержания экономики страны.

– Какие меры необходимы для развития Керченского морского порта?

– Мы поставили вопрос о выделении акватории Керченскому порту. Нас поддерживает премьер-министр Крыма Анатолий Могилёв. До сих пор ни одно правительство не приняло решение о разграничении водной границы. Направлено соответствующее представление в адрес премьер-министра Украины Николая Азарова.

Для развития порта мы готовы к современным методам работы. Это, прежде всего, касается восстановления порта как контейнерного терминала. Развитые порты мира все больше работают с такими грузами. Наш порт не развивал базу переработки, поэтому в определённой мере "законсервировался" и не развивается.

– Вполне сложилась железнодорожная паромная линия Керчь-Поти. Что ждёт её завтра?

– На этой линии перевозятся железнодорожные вагоны и автомобильные ТИРы. Они из Кавказа могут идти в Европу, в Россию, Прибалтику и обратно на восток. Такого же класса, как в Керчи, ходят паромы из Ильичёвска на грузинские порты. Сегодня есть интерес поставить ещё паром, возможно, на порт Батуми. Украине очень важно двигаться на новые пути, получать энергетические ресурсы, что экономически выгодно. Интересно было бы также поставить паром на турецкий порт Самсун, откуда ходят паромы на Новороссийск. Это наши прямые конкуренты. Там ТИРы идут из Ирана, Турции, Сирии.

– Есть ли возможность продлить аренду производственного перегрузочного комплекса №2?

– Порт должен был по юридическим основаниям освободить эту территорию 29 февраля этого года. Сложившуюся ситуацию глава Крымского правительства Анатолий Могилёв держит

под личным контролем. Мы обратились с судебным иском в Хозяйственный суд к Фонду госимущества АРК. Пока порт работает на этом перегрузочном участке. Главное – не допустили сокращения персонала.

Скажу о том, что данный вопрос в определённой мере запущенный. Надо было готовиться к продлению аренды за год, за два. Угрозы нашего ухода оттуда до конца года нет. Там завязаны технологические процессы, находится госимущество. Мы как добросовестные арендаторы имеем первоочередное право на аренду или выкуп данного участка.

– Намерен ли порт обеспечивать прием иностранных круизных судов?

– 14 апреля к нам заходило судно "Минерва"

с английскими и ирландскими туристами на борту. Планируем тесное сотрудничество с круизной ассоциацией "Медкруз". У них в планах в ближайшие годы открыть линии в Черном море с заходом в Одессу, Бургас, Стамбул, Синоп, Батуми, Сочи, Керчь, Ялту, Севастополь. Мы видим себя в этой схеме, потому что Керчь богата достопримечательностями и не отстаёт от других городов. Правда, у нас сегодня нет пассажирского причала, который мог бы принимать круизные суда. Тем не менее, есть определённый интерес к Керчи со стороны иностранных компаний.

Керченский порт уже участвовал под эгидой "Медкруза" в презентации Чёрного моря в Майями на международной круизной выставке. Получены хорошие плоды – выросло количество заходов круизных судов. Теперь мы пытаемся максимально себя прорекламировать.

– Но Керченский порт грузовой. Уживутся ли с таким соседством круизные суда?

– Во многие грузовые порты на Средиземном море заходят круизные суда. Яркий пример – грузовой порт Чивитавеккья в Италии. Никакой здесь проблемы нет. Мы действительно интересны для иностранных компаний. Украина, Грузия – это экзотика. Хорошо, что Керченский порт появился на круизной карте мира. Заход лайнера – это порядка 90 % рентабельности от портовых сборов.

3. ПОЯВЯТСЯ БЫСТРЫЕ «КОМЕТЫ» – Керчь довольно далеко расположена от городов, где пройдёт ЕВРО-2012. Отразится ли проведение футбольного чемпионата на деятельности порта?

– Уже подписан договор с российской компанией, предусматривающий восстановление в начале лета пассажирского сообщения между Керчью и Анапой. Его будут обслуживать "Кометы" на подводных крыльях. Они ходили более 20 лет назад. Также подписан протокол о намерениях – мы на 2013 год готовим маршрут Керчь-Новороссийск-Сочи. Данное направление перегружено в транспортном отношении. Поезда идут долго. Авиа сообщение тоже развито слабо. Краснодарский край и Кавказ отрезаны от Украины. Пассажиры на паромов переправляются в какой-то мере в кустарных условиях.

Наш порт готов обслуживать туристов из европейских стран. Им надо создать комфорт. Надеемся, что часть туристов доедет до Керчи, что создадим активное сотрудничество с российскими транспортниками, что солидный поток пассажиров "пойдет" именно по нашей линии. "Комета" – судно на подводных крыльях, развивает скорость до 30 узлов, качка не ощущается. В вопросе запуска "Комет" активно помогает городской голова Олег Осадчий. Открыть пассажирскую линию требует от нас и Совет министров АР Крым. Министерство инфраструктуры Украины ждёт дату первого захода.

– Социальная сфера, сохранится ли она в прежнем виде или претерпит изменения?

Недавно принят закон "О морских портах Украины". Придет свое время, вместе с профсоюзной организацией конкретно и аргументировано будем определять, какая дальнейшая судьба ждёт тот или иной объект социальной сферы.

Каждую неделю в порту проводится диспетчерское совещание. Трудовому коллективу через руководителей всех отделов я довожу то, что на сегодняшний день у нас изменений нет. И просто быть не может до обнародования политической, экономической воли высшего руководства страны. На предприятии есть финансовый план на 2012 год.

В нём предусмотрено финансирование всех объектов социальной сферы,

их расходы, доходы. И никакие изменения в него вноситься не будут. Социальная сфера в порту является тем необходимым условием жизни горожан, которое, даже при смене собственника, ни в коем случае не потеряет своей значимости, не уйдёт в небытие.

У предприятия нет неосмысленных социальных объектов, о которых можно сказать, что они тянут порт вниз. Если появится закон, механизм, то разве что ближе к 2014 году возникнет резонанс говорить об определённых изменениях. Грузопотоки спланированы на несколько лет вперёд. Действовать так, чтобы порт стал нестабильным? Это исключено!

Керчь настолько стратегический регион, что здесь не может быть частного лоббирования интересов. Сегодня из нашего порта уходят грузы в Китай, страны Ближнего Востока. Мы участвуем в глобальных транспортных процессах. Нам следует развивать номенклатуру грузов, чтобы быть конкурентоспособными. К этому надо готовиться уже сегодня.

Стоит вспомнить о том, что в бытность Советского Союза порт работал на определённые страны и грузы. Сегодня этот процесс непрогнозируем. Трудно сказать, какая страна сделает резкий рывок в развитии, и грузы пойдут туда. Если наша страна начнёт быстро развиваться, это будет рывок и для нашего предприятия. Рождаются новые логистические схемы. Всё это на глобальном уровне способствует достаточно большим грузопереработкам в Керченском морском торговом порту. Уже 18 апреля мы достигли грузооборота в один миллион тонн.

Хочу акцентировать внимание на том, что это показатель именно порта. Сюда не входит рейдовая перегрузка. Это наши способности, наша техника и, в первую очередь, наши люди, которые достигли такого результата, несмотря на очень тяжёлый февраль. Портовики работали в суровых условиях, разгружая смерзшийся не только железорудный концентрат, но и уголь. Портовики выстояли достойно. Поэтому Керченский порт работает стабильно и развивается.

Александр Девятка
Причалы Керченского МТП,
фото Григория Исаченко;
Мирослав Халик,
сайт Керченского МТП

ГОСАКЦИИ ПОРТА МУРМАНСК – НА ПРИВАТИЗАЦИЮ



Правительство РФ приняло решение приватизировать до 25,5001% уставного капитала ОАО "Мурманский морской торговый порт" (ММТП).

Таким образом, пакет госакций может быть продан полностью. Организатор продажи госпакета – "Райффайзен инвестмент". Порт располагает семнадцатью причалами протяженностью около 3 тыс. м, обрабатывает суда типа Panamax грузоподъемностью до 80 тыс. т с интенсивностью до 20 тыс. т в сутки. Чистая прибыль порта за 9 месяцев 2011 г. увеличилась на 12,4% и составила 278 млн 261 тыс. руб., выручка – до 2 млрд 197 млн руб. Накануне появилась неофициальная информация о том, что СУЭК приобрел акции порта на 260 млн долл. Перед этим было сообщение, что 47,65% акций приобрели компании Montague Management Limited (16,2%), Roman Capital Holdings Ltd. (12,68%) и Mollie ventures corp (18,68%). По информации Reuters, за оффшорными компаниями в данном случае может стоять СУЭК, получивший таким образом контроль над ММТП.

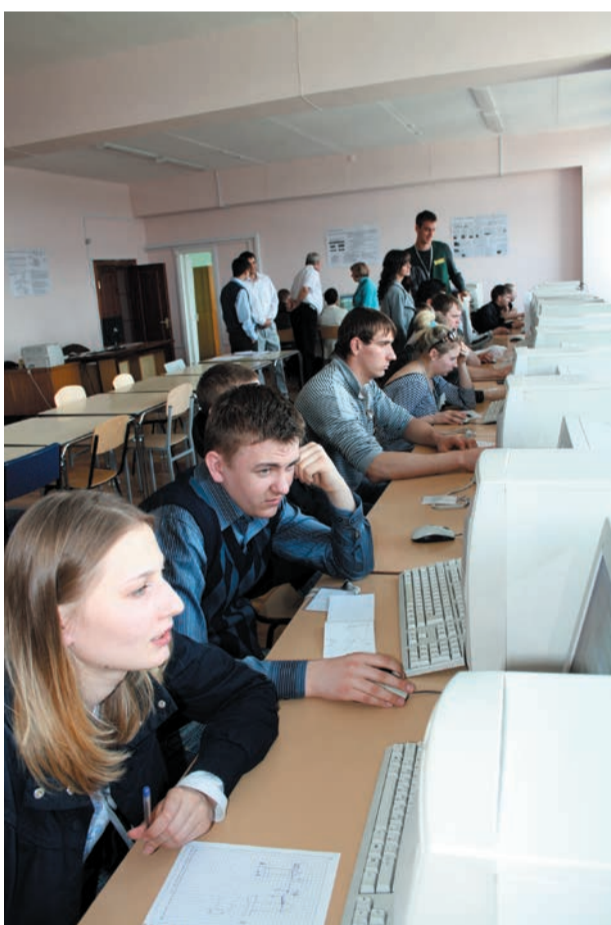
ПРОВЕДЕННЯ ІІ ЕТАПУ ВСЕУКРАЇНСЬКОЇ СТУДЕНТСЬКОЇ ОЛІМПІАДИ ІЗ СПЕЦІАЛЬНОСТІ «ПІДЙОМНО-ТРАНСПОРТНІ, БУДІВЕЛЬНІ, ДОРОЖНІ, МЕЛІОРАТИВНІ МАШИНИ І ОБЛАДНАННЯ»



За підтримки Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України в Одеському національному морському університеті в період з 24.04.2012 до 26.04.2012 відбувся Другий етап Всеукраїнської студентської олімпіади за спеціальністю «Підйомно-транспортні, будівельні, дорожні, меліоративні машини і обладнання».

сандр Сергійович (Донбаська державна машинобудівна академія), Каденчук Євгеній Олександрович (Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна), Кушнір Андрій Юрійович (Одеський національний політехнічний університет), Сталев Євген Вікторович (Приазовський державний технічний університет), Трутень Ілля Миколайович (Донецький національний технічний університет), Корендович Дем'ян Миколайович (Київський національний університет будівництва та архітектури), Гонтар Денис Віталійович (Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля), Корець В'ячеслав Володимирович (Національний транспортний університет).

У командному заліку відзначилися команди: Одеського національного морського університету, Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна, Одеського національного політехнічного університету. Команда Університету південного штату Міссурі отримала грамоту «За найкраще інноваційне вирішення завдання 3-го туру».



ники Одеського національного морського університету, члени Науково-методичної ради Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України з відповідної спеціальності, науково-педагогічні працівники споріднених кафедр та факультетів інших вищих навчальних закладів.

У рамках проведення Олімпіади для конкурсантів та їх керівників були організовані екскурсії по Морському університету, по визначним місцям Одеси та в Одеський порт. Керівництво ТОВ «Трансінвестсервіс» запросило учасників Олімпіади ознайомитися з роботою та обладнанням терміналів компанії, що розташовані в акваторії порту «Южний».

У підсумку призові місця Олімпіади зайняли студенти:

Зайцев Юрій Вікторович(Одеський національний морський університет), **Зюба Андрій Юрійович** (Одеський національний морський університет), **Швачунов Олек-**



В ньому прийняли участь дев'ятнадцять команд, у тому числі дві іноземні – це п'ятдесят конкурсантів, серед яких студенти вищих навчальних закладів багатьох міст України (Київ, Донецьк, Макіївка, Маріуполь, Краматорськ, Дніпропетровськ, Харків, Луганськ, Львів, Рівне, Кривий Ріг, Полтава, Одеса), а також студенти Технічного університету міста Варна (Болгарія) та Університету південного штату Міссурі (Missouri Southern State University, США).

Змагання проходили в три тури – комп'ютерне тестування, розв'язання конструкторської задачі, інноваційне рішення практичних задач.

До складу журі Другого етапу Олімпіади були запрошені провідні науково-педагогічні праців-

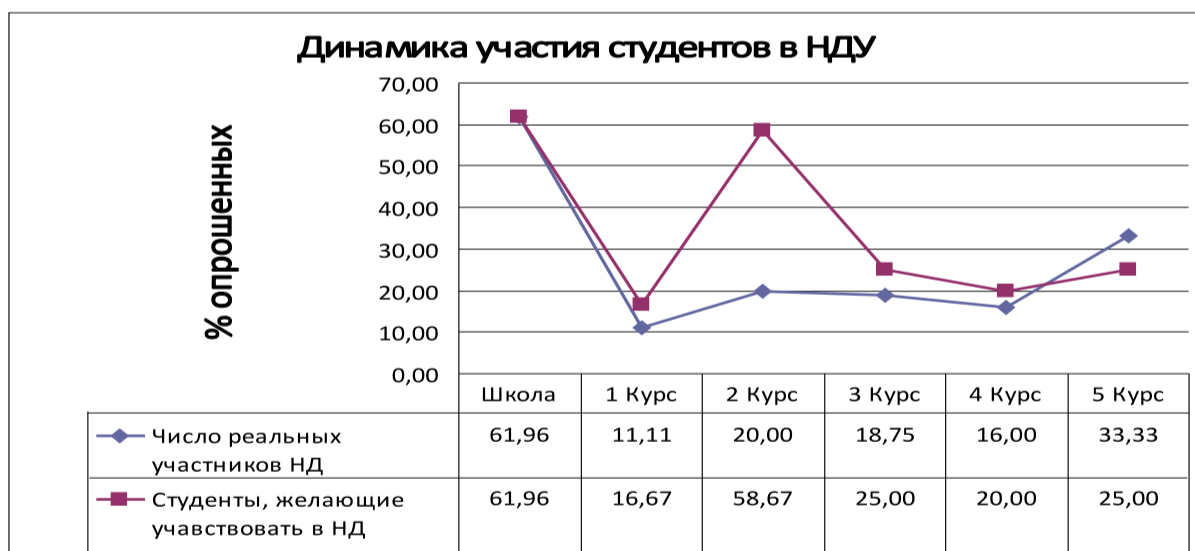


Переможці Другого етапу Олімпіади будуть затверджені наказом Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України та нагороджені відповідними дипломами Міністерства. За оригінальне, нестандартне розв'язання завдань олімпіади активні учасники та команди, а також їх керівники були нагороджені спеціальними грамотами оргкомітету Другого етапу Олімпіади. Переможці Олімпіади нагороджувалися спеціальними призами від Одеського національного морського університету. Кожен учасник Олімпіади отримав пам'ятні подарунки.

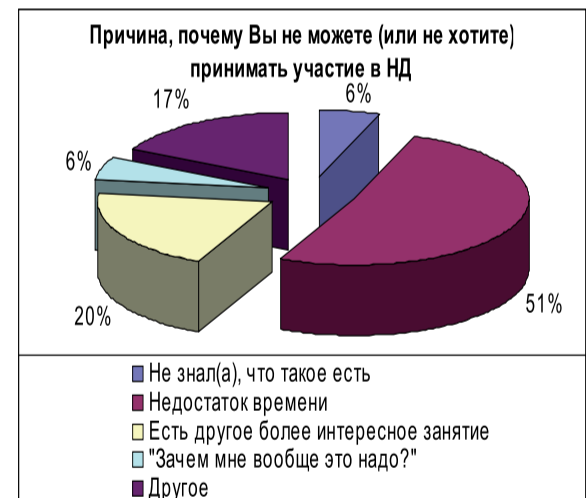


ОНМУ: ПОПУЛЯРНОСТЬ НАУЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СРЕДИ СТУДЕНТОВ И ПУТИ ЕЕ АКТИВИЗАЦИИ

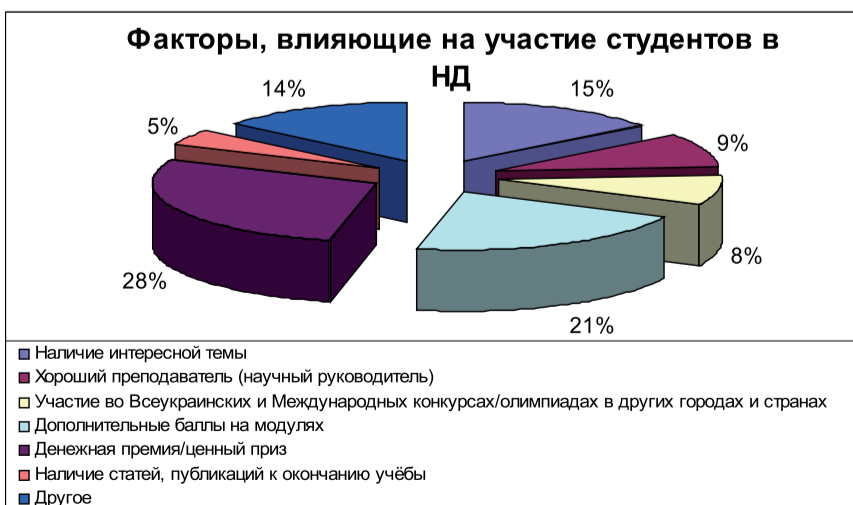
В данной работе исследовался вопрос участия студентов в научной деятельности университета (далее НДУ) путём опроса 100 студентов 1-5 курсов факультета механизации портов. Использовался метод анонимного тестирования. Представлено несколько простейших вопросов, позволяющих определить: количество потенциальных участников НДУ, основные причины низкой активности студентов, факторы, позволяющие увеличить число участников этой деятельности. По результатам тестирования были построены диаграммы, отображающие в процентах причины пассивности студентов и факторы позволяющие повысить их активность, а также графики динамики изменения количества участников НДУ в зависимости от курса.



Таким образом, данное исследование позволяет проследить уровень активности, установить количество студентов, которые интересуются научной деятельностью, однако, не заняты ею, разработать методики, позволяющие привлечь студентов к научной деятельности.



Как видно из этой диаграммы, большинство студентов не располагают временем для занятий научной деятельностью. Однако, 12% опрошенных, выбравших 1 и 4 варианты ответа, могли бы стать активными участниками НДУ.



Анализируя данную диаграмму, очевидно, что большинство студентов может изменить своё отношение к научной деятельности, если бы их активность поощрялась дополнительными баллами или другим способом. Однако 24% студентов достаточно заинтересовать хорошим руководителем и темой научной работы. Отметим, что начиная с третьего курса, прослеживается заинтересованность студентов в участии в олимпиадах и конференциях, а так же в публикациях их научных статей.

Вывод. Мы выделяем 3 основных пути активизации студентов. Первый заключается в проведении разъяснительной работы среди студентов; второй – закрепление преподавателей за определенной областью научных исследований и своевременное информирование всех студентов; третий путь, являющийся самым результативным согласно опросу – материальное поощрение студентов, занятых в НДУ. Предложенные пути являются взаимодополняющими, наилучший результат будет получен при их одновременном внедрении.

P.S. Первый метод уже был применен в 2011-12 учебном году к студентам 2го курса и его результаты чётко видны на диаграмме динамики участия студентов.

Факультет механизации портов:
В.В. Дуков, 3 курс;
куратор Д.П. Матоликов

СТУДЕНТЫ – ЭТО БУДУЩЕЕ, КОТОРОЕ ДЕЙСТВУЕТ СЕГОДНЯ

В Одесском национальном морском университете прошел второй этап Всеукраинской студенческой олимпиады по специальности «Подъемно-транспортные, строительные, дорожные, мелиоративные машины и оборудование».

В нем приняли участие 19 команд, в том числе две иностранные, из Болгарии и США. Для выявления сильнейшего в Одессу пришло 50 конкурсантов: из Киева, Донецка, Макеевки, Мариуполя, Краматорска, Днепропетровска, Харькова, Луганска, Львова, Ровно, Кривого Рога, Полтавы плюс представители ОНМУ.

В ходе олимпиады к студентам и членам оргкомитета – не подошли. Они были заняты олимпиадой и состязательностью. Легче было с членами конкурсной комиссии. Они приехали из различных городов, обменивались мнениями друг с другом и журналистами. Говорили об идущей в Одессе Всеукраинской олимпиаде, о подготовке студентов, но более всего – об их будущем. Украинская профсоюзная транспортная газета «Моряк» тоже включилась в беседу. Нам высказали ряд интересных мнений и позиций.

Но сначала предоставим слово **Анатолию Коноплеву, проректору по научно-педагогической работе Одесского национального морского университета:**

По роду моей деятельности я занимаюсь также и организацией студенческих конкурсов и олимпиад по различным специализациям нашего вуза. Но сейчас, в конце апреля нынешнего года, мы, впервые за несколько лет, проводим мероприятие особого уровня – Всеукраинскую студенческую олимпиаду по специальности «Подъемно-транспортные, строительные, дорожные, мелиоративные машины и оборудование». Следует отметить, что статус нашей олимпиады фактически международный: в ней также принимают участие студенты из Технического университета города Варна (Болгария) и Южного государственного университета штата Миссури (Missouri Southern State University), США.

Особенность нынешней Всеукраинской олимпиады также состоит в том, что задания студентам подготавливались, так сказать, в расширительном значении – они должны были также решать вопросы, связанные с инновационной техникой и ее применением. Тема «Грузоподъемная техника» преподается в вузах нашей страны примерно в одинаковом объеме. Мы расширили, несколько вышли за ее пределы и добавили вопросы на инженерную сообразительность, учитывая, что в соревнованиях принимают участие победители первого этапа олимпиады. Эти вопросы готовили преподаватели кафедры подъемно-транспортных машин и механизации перегрузочных работ. На ее базе создали оргкомитет олимпиады, который возглавил, конечно, завкафедрой кандидат технических наук Алексей Немчук.

Следующие наши действия, возможно, будут такими. Мы предполагаем принять участие на дальнейших этапах данной международной олимпиады. Это означает следующее: скажем, в каком-то техническом вузе другой страны проводится олимпиада по нашей специальности, тогда мы предлагаем кандидатуры победителей нашей Всеукраинской олимпиады, чтобы они приняли участие в олимпиаде зарубежной. Так будем продвигаться вперед, создавая будущее. * * *

Затем к разговору подключились члены конкурсной комиссии. Говорили они о Всеукраинской студенческой олимпиаде, которая проходит в стенах Одесского национального морского университета, о студенческой активности и духе состязательности. И, с особым акцентом, о такой проблеме: как повысить эффективность применения полученных знаний в будущей деятельности молодых людей?

Наталья Фидровская, доцент Украинской инженерно-педагогической академии:

Прежде всего, скажу о работах участников Всеукраинской студенческой олимпиады по специальности «Подъемно-транспортные, строительные, дорожные, мелиоративные машины и оборудование». Мне особенно понравились две из них: 1-расчет мостового крана; 2-расчет конвейера. В них чувствуется: есть сумма и каче-



ство знаний. Нужно, чтобы эти достоинства эффективно проявились в дальнейшей жизни студентов. Может, кто не согласен, я считаю так: многое зависит от ... преподавателей. С первого курса нужно на примерах показывать, как база знаний, которую студенты получают ежедневно, пригодится на производстве. Как посещение лекций скажется на их благосостоянии. Тогда они будут стараться получать отличные оценки, чтобы задавать нужные вопросы, самому уметь правильно ответить.

К сожалению, некоторые настроены на «советскую систему»: получу диплом – устроюсь в фирму – буду сидеть «у офісі» – а там посмотрим. Со своей стороны работодатель не намерен вкладываться, чтобы молодого довести «до понимания момента». Он считает так: взял тебя на работу – с этого дня выполняешь все задания на 100%, без поблажек, без отговорки типа «нам это не читали». Студенты к этому не готовы.

Что касается собственно Всеукраинской студенческой олимпиады по специальности «подъемно-транспортные, строительные, дорожные, мелиоративные машины и оборудование», успешно проведенной Одесским национальным морским университетом, то она, особенно ее результаты, стимулирует получение новых знаний. Здесь чувствовался дух состязательности, свойственный молодости, фактор сравнимости. Студенты, которые участвовали в олимпиаде, могут сами понять, что они хорошо знают, а где есть пробелы. На базе такой самокритической оценки каждый определит свое место среди сверстников. Если такое действие будет осуществлено, значит, студент реалистично относится к оценке своего будущего. Думаю, что на олимпиаде некоторые подобное состояние уже испытали.

Такая состязательность вполне проявилась здесь, в аудиториях Одесского водного. Почему она отсутствует в наших вузах? – Нет стимула. Раньше боролись за звание лучшей группы, вручали выпел, награждали поездкой в Киев, Одессу, Львов. Я считаю, что Всеукраинская олимпиада, которую провел Одесский национальный морской университет, вполне является таким стимулом. * * *

Сергей Орищенко, ассистент кафедры Киевского национального университета строительства и архитектуры:

Во многом согласен со своей коллегой из Харькова. Студент что-то учит, что-то понимает/не понимает... Пять лет пройдут быстро. Определенные знания он получит и с ними войдет в мир. Кому нужен этот багаж? Кто заказчик, кто потребитель, какие предприятия?

Имеет ли это отношение к Всеукраинской студенческой олимпиаде по специальности «Подъемно-транспортные, строительные, дорожные, мелиоративные машины и оборудование»? Мне кажется, ее результаты весьма продвинули студентов к пониманию сегодняшних реалий. Ведь, даже если у тебя отличные знания, в первые годы хорошей зарплаты не получишь. Там, где платят достойно, требуют опыт работы – 2-3 года. Результат такой: 5 лет проучился – на работу по специальности не устроился. Нет системы привлечения и продвижения кадров. Вспомним пресловутое советское «распределение» – какова эффективность!

Что касается научного творчества студентов и его стимулирования – одной грамоты и экскурсий по городам недостаточно. Получил грамоту, повесил на стенку, что дальше? Сейчас нужен и материальный стимул: поощрите студента, вручите конверт, в котором еще одна стипендия – он испытает восторг... * * *

Сергей Губский, старший преподаватель Национального технического университета «Харьковский политехнический институт»:

Согласен, Всеукраинская студенческая олимпиада, успешно проведенная Одесским национальным морским университетом, «результаты весьма продвинули студентов к пониманию сегодняшних реалий», как отметил мой коллега из Киева. Картина получается такая: 5 лет молодому человеку вносили в голову знания. Один воспринимал науку как, нужное и обязательное, другой – как получится. С этим добром стоит он перед дверью с надписью – «выпуск». Где же дверь с надписью «вход», за которой его ждут? – Не видно ожидающих. – Почему? Мы ж его готовили...

Если подсчитать, в прежние годы число выпускников было намного меньше, чем ныне. Промышленность работала – они были востребованы. Сейчас песочные часы перевернули: промышленности мало – выпускников много. В результате, не более 15% вчерашних студентов работают по специальности. Получается разрыв с реальной практикой.

Необходимо, исходя из развития производства, определить приоритетные направления развития обучения,



молодой науки, их резервы. Необходимо искать и найти самых талантливых и умных студентов. Речь я веду к тому, что на этой базе возможно создать несколько научно-технологических центров. Ближайший пример – российское Сколково, за океаном – Силиконовая долина. Украинский пример – Харьков, где есть тяжелое машиностроение, атомная промышленность, Одесса, где отличный Морской университет и другие профильные учреждения. Надо оставить мышление, типологичное названию «борщ по-украински», а пробудить союз науки и производства. * * *

Наталья Водолазская, доцент Донецкого национального технического университета:

Хочу вернуться к сентенции, высказанной моей коллегой: «Ты сразу выполняешь все задания на 100%, без поблажек, без отговорки «нам это не читали». Далеко не все студенты так могут. Проблема в том, что в стране нет настоящего конкурса на рабочее место. Многих принимают благодаря связям. Остальные, если могут, во время учебы находят себе подработку. Если специальность и подработка тематически совпадают – будет грызть гранит науки: возможно, это станет базой будущего трудоустройства.

Но бывает и так. Приходит студент и говорит: «Представляете, я нашел работу по специальности! Дайте мне консультацию, дайте дополнительный материал». Все уже знают: работу нужно искать самому.

Студент может сам создавать свою судьбу. Это я поняла, когда оценивала работы участников Всеукраинской студенческой олимпиады по специальности «Подъемно-транспортные, строительные, дорожные, мелиоративные машины и оборудование», которую провел Одесский национальный морской университет. Что касается нашего вуза, то последние годы мы работаем так: к нам приходят представители предприятий и делают запрос на специалиста. Мы говорим: возьмите не выпускника, а студента с 3 курса. Отобрали, предположим, 4 человека. Вы им говорите: «У нас есть 2 рабочих места». И объявляете конкурс. Потом уже лучших выбираете сами.»

Мы хотим именно на ранних курсах заключать такие договоры. Ради успеха дела готовы корректировать учебный процесс. Со своей стороны студенты готовы включиться в такое состязание.

Рассмотрим ситуацию в других координатах. У нас есть такое понятие – «немецкий класс». Суть его заключается в следующем: по определенным специальностям несколько уже лет проводится обучение на немецком и французском языках. После 4 курса отлично успевающий студент имеет возможность поехать для продолжения учебы, скажем, в немецкий Магдебург. Там, закончив занятия, получает диплом ФРГ, а вернувшись на родину, плюс еще и украинский. Он может устроиться на работу в Германии, а также в Украине.

Но все же акцент мы делаем на развитие нашего украинского проекта, ведем диалог с предприятиями, когда администрация выбирает студента 3 курса и работает с ним. Нас это интересует. Поэтому мы спрашиваем у представителей фирм: «Какие у студента сильные стороны, какие слабые, что он знает хорошо, в чем плавают?» Таких сведений нам не хватает, чтобы верно построить учебный процесс. Нам нужно наладить обратную связь со стороны предприятий. * * *

Таково мнение преподавателей, представляющих различные вузы Украины. Особенно они обеспокоены: смогут ли студенты успешно применять знания, полученные в вузе. О чем думают студенты? Об этом тоже они размышляют серьезно. Но считают, что будущее начинается и происходит уже сейчас. В ближайшем номере газеты «Моряк» мы предлагаем опубликовать беседу с тремя молодыми индивидуалистами. Они – победители Всеукраинской студенческой олимпиады, в них соединены молодость, знания и общественная позиция. Очень интересные джентельмены...

Алексей Егоров, текст и фото

Закон "Про морские порты Украины" принят во втором чтении

Закон принят без изменений, "За" проголосовало 248 депутатов Верховной Рады Украины.



Все поправки, которые рассматривались на втором чтении, не были проголосованы.

Наибольшие споры вызвала статья 25, предусматривающая особенности приватизации, хотя докладчик Ю.Б.Крук особенно подчеркивал, что порты останутся государственными, депутатов возмущало, что вопрос приватизации вообще рассматривается в этом законе, т.к. есть ЗУ "Про приватизацию" и список стратегических объектов, не подлежащих приватизации, внесение поправок в которые проходит в других комитетах ВР.

Адам Мартынюк выносил статью 25 на подтверждение: "За" проголосовали 233 депутата.

ЗУ "Про морские порты Украины" выносится на подпись Президента.

Источник: Морские бизнес-новости

Европейцы впервые обстреляли пиратов на территории Сомали

Европейские силы по борьбе с пиратством, развернутые в западной части Индийского океана, впервые нанесли удар по объектам сомалийских пиратов, расположенным на побережье, сообщает Agence France-Presse.



Ракетный удар был нанесен с воздуха: в операции была задействована авиация, базирующаяся на кораблях ВМС европейских стран, патрулирующих Аденский залив.

Контр-адмирал Данкан Поттс, командующий объединенными европейскими силами в регионе, заявил, что обстрел был точечным: никто из местных жителей не пострадал. Среди европейцев потерь также нет.

Авиация какой страны участвовала в операции, не сообщается. Также неизвестно, какие именно силы и средства были в ней задействованы. Однако известно, что несколькими днями ранее, 11 мая, немецкий парламент разрешил ВМС страны использовать палубные вертолеты для нанесения ударов по пиратским объектам на побережье Сомали.

Пираты, пользующиеся безвластием в этой

стране, стали серьезной угрозой для судоходства в акватории Индийского океана. Лишь в 2011 году ущерб от их деятельности составил 7 миллиардов долларов.

Последний по времени случай нападения на гражданское судно был зафиксирован 10 мая. В Аравийском море пиратами был захвачен греческий танкер «Смирни».

Источник: Морские бизнес-новости

Одиннадцать пиратов приговорены к двадцати годам тюрьмы

Все одиннадцать пиратов, которые были задержаны военными с корабля «FS Nivose», принадлежащего военно-морским силам Европейского Союза в мае 2009 года, были незамедлительно переданы кенийским властям. Пираты были признаны виновными 19 апреля 2012 года и по указу главного магистрата в настоящее время им грозит лишение свободы сроком на 20 лет.



Тогда в 2009 году французский фрегат «FS Nivose» - участник антипиратской операции Атланта военно-морских сил Европейского союза, задержал пиратское судно-матку (см. статьи ЕС NAVFOR).



Пираты пытались бежать на двух лодках, но вертолет с фрегата сорвал эту попытку. Были обнаружены и изъяты доказательства вины пиратов, а сами подозреваемые были задержаны и переданы кенийским властям для последующего судебного преследования.

В апреле 2012 года, военно-морские силы Европейского Союза добились, наконец, уголовного наказания для пиратов сроком вплоть до 20 лет лишения свободы.



Возврат задолженности морякам экипажа судна под либерийским флагом

После того, как МФТ оказала помощь членам экипажа танкера под либерийским флагом, моряки наконец получили причитающиеся им зарплаты и получили свежие продукты.



Российские и украинские моряки на борту судна, принадлежащего греческому судовладельцу, оказались на якоре в британском порту Халл и пожаловались МФТ на то, что им не платят зарплаты с января и не подвозят никаких свежих продуктов.



После того, как в ситуацию вмешался инспектор МФТ Томми Моллой, руководство компании согласилось выплатить морякам задолженность по зарплатам, которая, как сообщают, составила свыше \$58000, и организовать доставку продуктов. В результате шесть человек из 11 членов команды, которые ранее просили отправить их домой, решили продолжить рейс до следующего порта, возможно до Калининграда в России.

Моллой говорит: «Возмутительно то, что МФТ вынуждена вмешиваться, чтобы заставить руководство этой компании выполнять свои основные обязанности по отношению к морякам. Нам нет необходимости напоминать им о праве моряков на получение зарплаты за их труд в конце каждого месяца и о праве на нормальное качественное питание. Я искренне надеюсь, что нам не придется еще раз им об этом напоминать».

Кроме того, он надеется, что главный механик, которого репатриировали по медицинским показаниям после посещения врача в Польше месяц назад, получит необходимую медицинскую помощь.

Он сказал, что МФТ будет «пристыльно следить» за этим судном и за благополучием моряков.

Источник: ITF



РОССИЯ СТАНЕТ 27 СТРАНОЙ, РАТИФИЦИРОВАВШЕЙ СВОДНУЮ КОНВЕНЦИЮ МОТ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ 2006 ГОДА



Международный подготовительный комитет по MLC 2006, Женева, 2010

В феврале 2006 года на заседании Международной Организации Труда была принята Сводная Морская Конвенция, которая включила в себя 38 морских специализированных конвенций. С тех пор весь морской мир начал подготовку к её ратификации и к приведению законодательства своих стран в соответствие нормам и положениям Конвенции. В этой подготовке непосредственно участвовали и представители ПРМТУ.

15 мая Государственная Дума России (нижняя палата Парламента) ратифицировала Сводную Конвенцию МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года (MLC 2006). А это означает, что данный законопроект должен быть одобрен Советом Федерации России (верхней палатой Парламента) в течение 20 дней, а затем должен быть подписан Президентом России.

С ратификацией MLC 2006 Россией, 27 государств-членов МОТ, представляющих более 56 % мирового валового тоннажа флота, станут частью этой важной Конвенции, которая устанавливает минимальные стандарты и справедливые условия труда для моряков всего мира. Ратификация MLC 2006 Польшей 3 мая и грядущая ратификация её Россией приближает выполнение второго условия для вступления MLC 2006 в силу, а именно - ратификация тридцатью государствами-членами МОТ. Представители МОТ предполагают, что оставшиеся три рати-

фикации будут получены до конца 2012 года, что позволит Конвенции вступить в силу уже в 2013 году.

Является общеизвестным, что Украина также должна провести подготовительные мероприятия для приведения своего национального законодательства в вопросах социальной защиты моряков в соответствие с требованиями Конвенции. Сопровождение Конвенции – весьма затратная работа, а бюджетных средств не всегда хватает. Представители государственной власти не понимают опасности последствий,

которые наступят, если Конвенция не будет ратифицирована нашей страной. Этот документ является фундаментальным и, независимо от того, будет он принят или нет, Украина обязана его выполнять. Не совсем понятна позиция ведомств и министерств в отношении ратификации документа. Для того чтоб работать по новым условиям, необходимо совершенствовать законодательство. Если Украина не ратифицирует Конвенцию, то, фактически, 75 тысяч украинских моряков будут вынуждены трудоустроиваться через криминогенные компании Молдавии, Прибалтики, России, а также и других государств, которые уже ратифицировали конвенцию.

В сентябре 2009 года ПРМТУ организовал встречу-круглый стол по Сводной морской конвенции МОТ «За и Против». В заседании круглого стола принимали участие представители морской общественности: представители криминогенных агентств, морской областной администрации, Министерства иностранных дел, представитель от Уполномоченного Верховной рады Украины по правам человека, представители морских учебных заведений, Международной федерации транспортных рабочих, Федерации профсоюзов Украины, братских профсоюзов стран СНГ и др.

Принимая во внимание существующие проблемы, связанные с социальной защитой украинских моряков, а также обсуждения, проходившие на заседании круглого стола, была принята резолюция – досконально изучить вопрос последствий ратификации и/или неприятия Украиной данной Конвенции. Круглый стол «За и Против» дал толчок активной исследовательской работе и положил начало изысканиям специалистов украинской морской и смежных отраслей.

В период с 19.06.2010 по 03.07.2010 года в итальянском городе Турине на базе международного тренинг-центра Международной Организации Труда был проведен очередной курс по углубленному изучению Сводной Морской Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года. Этот специализированный тренинг для тренеров был внедрен в общую схему учебного процесса международного тренинг-центра с



Семинар-практикум, посвященный MLC 2006, Одесса, 2010.

целью подготовки и досконального изучения профессионалами различных морских специальностей разделов, стандартов и рекомендаций Конвенции, а также вопросов её имплементации и подготовки стран к её ратификации. Украину представляли два специалиста Профсоюза работников морского транспорта Украины и Черноморской первичной профсоюзной организации моряков - Первый заместитель председателя Черноморской первичной профсоюзной организации моряков Олег Григорюк и ведущий юрисконсульт ПРМТУ Юрий Сергеев. Успешно пройдя тренинг, Олег Григорюк и Юрий Сергеев стали первыми сертифицированными тренерами по Конвенции на Украине.

Так, 26 ноября 2010 года состоялась Вторая Международная конференция «Крюинг в Украине», организованная компанией Smart Conference (г. Киев). В ней приняли участие ПРМТУ, ЧППОМ, представители и руководители ведущих крюинговых компаний Украины, ректор и проректор ОНМА, представители страховых и туристических компаний, предоставляющих услуги морякам. На этой конференции также поднимался вопрос о необходимости ратификации Конвенции в Украине и последствиях её ратификации для крюинговых компаний.

В июле 2010 г. в Киеве прошел национальный семинар на тему «Движение вперед к ратификации Конвенции». Семинар открывал национальный координатор Международной организации труда в Украине Василий Иванович Костица. На национальном уровне в семинаре приняли участие представители профильных министерств, эксперты МОТ во главе с Клеопатрой Думбией-Генри, директором департамента трудовых стандартов МОТ Профсоюза работников морского транспорта Украины, Черноморской первичной профсоюзной организации моряков, представители Федерации профсоюзов Украины и другие специалисты украинской морской отрасли. В ходе семинара были представлены позиции всех сторон социального треугольника, которые осветили проблемы Украины в отношении ратификации Конвенции и приведении украинского законодательства в соответствие нормам Конвенции. В итоговом документе, выработанном на семинаре, все стороны сошлись на необходимости продвижения Конвенции и повышения осведомленности украинского общества в вопросах необходимости ратификации Конвенции на Украине.

В сентябре 2010 года в Женеве (Швейцария), в штаб-квартире Международной организации труда начал свою работу Международный трёхсторонний подготовительный Комитет по Сводной Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года. Комитет имеет трёхстороннюю структуру, которая объединяет на своих пленарных заседаниях представителей правительств государств, заинтересованных в ратификации Конвенции в своих странах, представителей Ассоциаций Судовладельцев, а также представителей работников мировой морской индустрии, в том числе и профсоюзов. От Украины в состав Комитета входили Олег Григорюк и Юрий Сергеев. Комитет рассмотрел все главы, руководящие принципы и рекомендации MLC 2006, а также определил основную задачу - обсуждение прогресса и проблем, возникающих на пути к ратификации Конвенции в мире.



Международный подготовительный комитет по MLC 2006, Женева, 2010.

В октябре 2010 года в городе Ливорно (Италия) проходил семинар, организованный итальянским профсоюзом FIT-CISL (Председатель - Ремо Ди Фиоре) и Международной Конфедерацией профсоюзов работников водного транспорта (МКПРВТ, Председатель - Георгий Столяренко).

Темой семинара была «Ратификация и выполнение Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве», и в нём приняли участие представители морских профсоюзов Эстонии, Грузии, России и Украины. Участники семинара подчеркнули большое значение новой Конвенции не только для моряков, но и для всего морского сообщества, и объявили, что считают необходимым ускорить ее ратификацию всеми странами, включая Россию, Грузию, Украину и Эстонию.

29 ноября 2010 года в стенах Одесской национальной юридической академии прошел семинар, организованный кафедрой морского права и посвященный вопросам ратификации Сводной конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года, а также проблеме имплементации положений Конвенции в национальное законодательство Украины. Было подчеркнуто, что именно Профсоюз работников морского

транспорта Украины в сентябре 2009 года в рамках круглого стола инициировал ратификацию Конвенции, а затем занимался вопросами и проблемами ратификации Конвенции в Украине, вплоть до участия в национальном трехстороннем семинаре, проведенном МОТ в июле 2010 года.

3 декабря 2010 года в Одессе состоялся семинар-практикум, посвященный MLC 2006, в котором приняли участие руководители и работники ведущих крюинговых компаний Одессы. Организаторами семинара выступили сертифицированные тренеры Олег Григорюк и Юрий Сергеев.

Все эти и другие мероприятия, посвященные вопросам MLC 2006 года, в которых приняли участие представители ПРМТУ и ЧППОМ подчеркивают актуальность и насущность проблемы ратификации Сводной Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года Украиной, а также стали толчком к завоеванию новых союзников и привлечению экспертов морской отрасли Украины, которые поначалу не верили в ратификацию Конвенции в Украине и не поддерживали идею приведения национального законодательства в соответствие нормам Конвенции.



Вторая Международная конференция "Крюинг в Украине", Одесса, 2010.

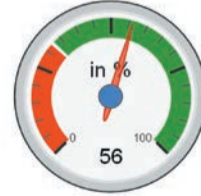
Список стран, ратифицировавших MLC 2006

Antigua and Barbuda	11 августа 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Australia	21 декабря 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Bahamas	11 февраля 2008	Конвенция еще не вступила в силу
Benin	13 января 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Bosnia and Herzegovina	18 января 2010	Конвенция еще не вступила в силу
Bulgaria	12 апреля 2010	Конвенция еще не вступила в силу
Canada	15 июня 2010	Конвенция еще не вступила в силу
Croatia	12 февраля 2010	Конвенция еще не вступила в силу
Denmark	23 июня 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Gabon	12 мая 2011	Получены инструменты ратификации – ожидание регистрации
Kiribati	24 октября 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Latvia	12 августа 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Liberia	07 июня 2006	Конвенция еще не вступила в силу
Luxembourg	20 сентября 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Marshall Islands	25 сентября 2007	Конвенция еще не вступила в силу
Netherlands	13 декабря 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Norway	10 февраля 2009	Конвенция еще не вступила в силу
Panama	06 февраля 2009	Конвенция еще не вступила в силу
Poland	03 мая 2012	Конвенция еще не вступила в силу
Saint Kitts and Nevis	21 февраля 2012	Конвенция еще не вступила в силу
Saint Vincent and the Grenadines	09 ноября 2010	Конвенция еще не вступила в силу
Singapore	15 июня 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Spain	04 февраля 2010	Конвенция еще не вступила в силу
Switzerland	21 февраля 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Togo	14 марта 2012	Конвенция еще не вступила в силу
Tuvalu	16 февраля 2012	Конвенция еще не вступила в силу

Number of ILO member States having ratified the Convention



Percentage of world gross tonnage of ships



Моряки и профессиональные издания для них

В фондах Одесской национальной научной библиотеке им. М. Горького достаточно полно представлены книги на морскую тематику. В первую очередь - специальная литература для моряков, которые находятся в «зоне риска».

Например, такое издание - **Сидорченко В. Ф. Морское пиратство.** - СПб : издательск. дом С.-Пб. гос. ун-та, 2004.). Автор этой книги - профессор права, в прошлом профессиональный моряк, капитан дальнего плавания. В ней предлагается фундаментальный материал и правовой анализ пиратства, дается его квалификация как правового явления, становление законодательства и судебной практики.

В книге **Григоряна В. Л., Дмитриева В. И. Пиратство, разбой и терроризм на море.** - М. : Академкнига, 2004 достаточное место уделено актам государственного терроризма, «танкерной войне» в Персидском заливе, дается правовая оценка, предлагаются практические рекомендации, форматы судовых сообщений оповещения о нападении и другое.

В монографии **Ромашева Ю. С. Борьба с преступлениями международного характера, совершаемыми на море.** - М. : РосКонсульт, 2001 рассмотрены теоретико-правовые основы борьбы с преступлениями, совершаемыми на море, анализируется опыт международного сотрудничества, деятельность международных организаций в решении этой проблемы.

Самая различная учебная литература для курсантов и моряков ежемесячно поступает в ОННБ им. М. Горького. От английского для моряков (**Опарин А. В. Борьба с пиратством и вооруженным грабежом судов = Struggle against piracy and armed robbery of ships.** - О. : Феникс, 2007.) до учебников по всевозможным профессиональным вопросам. Так, например, одна из новинок рассматривает эксплуатационные процессы в случае беды и при приеме информации по безопасности мореплавания (**Кошевий В. М., Курпровський В. І., Шишкін О. В. Глобальный морской зв'язок для пошуку та рятування.** - О. : Екологія, 2011). Конспект лекций преподавателей Одесской национальной морской академии (**Топалов В.П. Организация и нормативное обеспечение охраны судна: конспект лекций.** - О. : Астропринт, 2009. - (Охрана на море; вып. 4) дает соответствующие знания и навыки, обязательные для профессиональной подготовки командного состава торговых судов. Еще одно пособие по подготовке офицеров, ответственных за охрану судна (**Басанец Н. Г., Марков С. А. Руководство для офицера по охране судна (Ship Security officer).** - О. : Феникс, 2010) содержит все необходимые сведения для решения вопросов, связанных с обеспечением охраны судна, рассматриваются психологические аспекты поведения людей в экстремальных ситуациях, психологические аспекты терроризма.

С новыми требованиями в отношении подготовки всех членов экипажа к действиям по обеспечению охраны судов и экипажей при плавании в водах действия пиратов, введенными Манильскими поправками 2010 года, можно ознакомиться в книге **Конвенция ПДНВ 1978 года. Манильские поправки: Обзор. Комментарии (О. : Астропринт, 2011. - 256 с.).** В ней дан обзор поправок и комментарии по принятым изменениям в требованиях к образованию, подготовке, оценке компетентности, дипломированию и несению вахты, медицинскому освидетельствованию моряков.

Светлана Минеева,
ведущий библиограф отдела
ОННБ им. М. Горького

«МОРЯК» ЗВАЛ К ПОБЕДЕ - ВМЕСТЕ С ОСВОБОДИТЕЛЯМИ ОН ВОШЕЛ В ОДЕССУ!



10 апреля 2012 года - 68-я годовщина освобождения Одессы, которая искренне празднуется и ветеранами - освободителями, и молодыми нашими современниками. Стало традицией, собираться в этот день не только на Аллее Славы, мемориальном комплексе 411-й батареи, но и в стенах Одесской национальной научной библиотеки им. М. Горького. На встречу пришли и моряки, ведь в нынешнем году отмечает свой юбилей газета с морским именем и душой - газета «Моряк», которая вместе с победителями вошла в освобожденную Одессу.

На памятную встречу пришли поделиться своими воспоминаниями ветераны «Моряка»: В. Глушаков, И. Омельченко, главный редактор газеты А. Егоров.

Личность покорителя морских просторов и подводных глубин всегда привлекала внимание художников слова. В этом убедила встреча с А. Калиниченко - капитаном первого ранга запаса ВМС Украины, капитаном дальнего плавания, президентом Одесского регионального объединения организации маринистов им. И. П. Гайдаенко. Именно в «Горьковке» прошла презентация его новой книги «Лейтенант подводного плавания», которую он написал в соавторстве со своей супругой Зинаидой Калиниченко, -

Огромный маринистический материал всегда размещался на страницах газеты «Моряк». Она была родной для Константина Паустовского, который прославил ее в своей повести «Время больших ожиданий». Константин Паустовский испытывал огромное уважение к морякам - «уважение к этим людям, которые относились к слову так же сурово и так же твердо, веря в его силу, как привыкли относиться к морю, штормам, к ветру в 11 баллов и к полярным океанам, с которыми шутить не рекомендуется никому...» «Моряк» - газета-революционер, которая печатным словом смогла сплотить моряков в морское братство.

Примечательно, что в этом году газета может похвастаться сразу двумя юбилеями. Первый легальный номер вышел 12 апреля 1917 года, в Одессе. До этого газета вела подпольный образ жизни за границей, призывая моряков к борьбе за свои экономические права. В музее библиотеки хранятся уникальные раритетные издания - и первый летучий листок, который вышел 1 декабря 1911 года, и все 14 номеров «морского подпольщика», издавав-

На снимке: беседуют В. Колесникова, ведущий библиотекарь ОННБ им. М. Горького, и А. Калиниченко, капитан I ранга запаса ВМС Украины

шиеся в 1912 - 1913 годах в Константинополе, Париже, Вене, Варне, Александрии. Максим Горький организовал денежный сбор для нужд моряка среди эмигрантов. Моряки тайно доставляли «Моряк» в Российскую империю. Став легальной, в 1917 году, уже из Одессы везли газету тайком иностранные моряки. С появлением в Одессе иностранных судов часть материалов в «Моряке» начала печататься на английском, французском, итальянских языках.

Приостановив выпуск в 1918 году во время оккупации Одессы немецко-австрийскими войсками, газета возобновилась в 20-е годы. Тогда был «бумажный голод», и вышло только 9 номеров. В музее «Горьковки» хранится подшивка газет 1921 года, напечатанных на обороте полупрозрачных папиросных и чайных бандерольных листов со складов одесской таможни. Среди этих номеров находим «золотой номер», который вышел с красным № 100 в заголовке, на 20 страницах. В марте 1926 г выпуск «старого морского волка» снова был приостановлен. Наконец, в 1930 году - одесский феникс-моряк снова восстал из пепла! Даже в годы Отечественной войны не прекращался выпуск газеты. В библиотеке им. М. Горького экспонирована документально-книжная выставка «Освобождение Одессы глазами спецкоров», где представлены, в том числе, газеты «Моряка» времен Великой Отечественной.

Газета освещала фронтовые будни, писала о героизме моряков, сотрудники «Моряка» старались узнать и сообщить семьям моряков, где находятся их близкие. «Моряк» звал к победе и вместе с победителями вошел в освобожденную Одессу!

Минеева Светлана, ведущий библиограф
отдела ОННБ им. М. Горького

