

the SEAFARER МОРЯКЪ

1912-2018



УКРАЇНСЬКА ПРОФСПІЛКОВА ТРАНСПОРТНА ГАЗЕТА
ТРАВЕНЬ №64-65



НАША СОЛІДАРНІСТЬ - КЛЮЧ ДО УСПІХУ У СПРАВІ ЗАХИСТУ ПРАВ ПРАЦІВНИКІВ У БУДЬ-ЯКИХ ЕКОНОМІЧНИХ УМОВАХ

Про діяльність ПРМТУ, про внесення змін та доповнень до Статуту ПРМТУ, про ініціювання створення Ради з соціально-побутового забезпечення моряків на національному рівні, про внесення змін і доповнень до Галузевої угоди між МІУ, ФРТУ та СПО профспілок у сфері морського транспорту, про використання первинними профспілковими організаціями коштів на культурно-масову, фізкультурну та оздоровчу роботу, – ці та інші питання розглянули члени ЦР ПРМТУ на своєму засіданні 4 квітня 2018 року в м.Одесі.

стор. 3-8

МІЛЬЙОННІ КОМПЕНСАЦІЇ І ЗАХИСТ ПРАВ: ЯК ІТФ ВІДСТОЮЄ ІНТЕРЕСИ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ ПО ВСЬОМУ СВІТУ



Пропонуємо вашій увазі інтерв'ю Першого заступника Голови Профспілки робітників морського транспорту України Олега Григорюка інтернет - платформі «Зачем», де він відповів на питання, які можуть хвилювати початківців і бувалих моряків.

стор. 10

ВИЗНАЧЕНІ ПЕРЕМОЖЦІ КОНКУРСУ НА КРАЩИЙ КОЛЕКТИВНИЙ ДОГОВІР СЕРЕД ПІДПРИЄМСТВ І ОРГАНІЗАЦІЙ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЗА 2017 РІК



Президія ЦР ПРМТУ підвела підсумки конкурсу на кращий колективний договір серед підприємств і організацій морського транспорту за 2017 рік і визначила його переможців.

стор. 9

ІНВЕСТИЦІЇ 2018. НА ЩО РОЗРАХОВУВАТИ ПОРТАМ УКРАЇНИ



У 2018 році ДП «Адміністрація морських портів України» планує інвестувати в порти 4,266 млрд. грн. На які ж вливання може розраховувати той чи інший порт, і які компанії виграють більше інших?

стор. 16

МЕДИЧНА РЕФОРМА: НА ЩО ЗВЕРНУТИ УВАГУ



В січні поточного року набрав чинності Закон України «Про державні фінансові гарантії медичного обслуговування населення», яким було запроваджено медичну реформу в Україні. Які ж основні зміни чекають на нас в 2018 році?

стор. 22

СИЛЬНА ПРОФСПІЛКА – ЕФЕКТИВНИЙ ЗАХИСТ!

ВІТАЄМО З ПЕРШОТРАВНЕМ!



Дорогі співчани!

Від щирого серця вітаю вас зі святом 1 Травня - Днем міжнародної солідарності трудящих!

Це свято є уособленням єдності трудящих та відображає прагнення народу жити в мирі і працювати заради благополуччя, заради щастя. Я вірю, що невтомною працею ми можемо домогтися, щоб наша країна була процвітаючою.

Ми пишаємося трудовими досягненнями наших ветеранів, і наш обов'язок оточити їх увагою, турботою і глибокою повагою. Є велике майбутнє у нашої молоді, яка успішно освоює професію, крокує в ногу з часом. Я переконаний, що в нашій країні буде єдність і злагода, і ми зможемо подолати всі труднощі. Бажаю вам, вашим рідним і близьким гарного настрою, міцного здоров'я, щастя і благополуччя. Успіху, радості, натхнення і сил вам для здійснення всіх планів і починань. Нехай гарний весняний настрій супроводжує вас протягом всього року!

З повагою та найкращими побажаннями,

М.Кіреєв - Голова Профспілки робітників морського транспорту України

Шановні друзі!

Вітаю всіх працівників підприємств, організацій, установ морського транспорту з Першотравнем!

1 травня - це день солідарності та взаємної підтримки трудящих усього світу у прагненні жити в мирному, демократичному суспільстві. У цей день я звертаюся зі словами подяки до кожного працівника галузі морського транспорту, кожного, хто забезпечує життєдіяльність морегосподарського комплексу України. Ваш невтомний труд є найважливішою складовою процесу створення сильної соціально-орієнтованої демократичної держави.

Нехай це чудове свято додасть вам оптимізму і впевненості у власних силах. Щиро бажаю вам щастя, здоров'я, благополуччя і життєвих успіхів!

З повагою,

О.Григорюк - Голова Чорноморської первинної профспілкової організації моряків

ЗІ СВЯТОМ ВЕЛИКОЇ ПЕРЕМОГИ!



Шановні співвітчизники!

Від імені Профспілки робітників морського транспорту України вітаю вас зі святом - Днем Перемоги над нацизмом у Другій світовій війні!

Для всіх нас День Перемоги - це день не тільки великої радості і гордості, а й великої скорботи. Немає в країні сім'ї, яка б не втратила чоловіка, батька, діда. У нашій пам'яті назавжди залишиться подвиг тих, хто відстояв свободу і незалежність Вітчизни, майбутнє дітей і онуків, наше з вами майбутнє.

Низький уклін всім, хто в роки Другої світової війни зі зброєю в руках захищав Батьківщину, хто важкою працею в тилу наближав Велику Перемогу, хто на тендітних дитячих плечах виніс всі тяготи воєнного лихоліття. Цей подвиг невіддільний часу, як безмежна і наша вдячність тим, хто зробив його, проявивши мужність, незламність духу.

Бажаю всім міцного здоров'я, щастя, успішної праці та відмінного весняного настрою!

М.Кіреєв, Голова Профспілки робітників морського транспорту України

Шановні друзі!

Прийміть найщиріші вітання зі святом Великої Перемоги!

Цей дійсно святий день завжди викликає почуття світлої радості, безмежної гордості за наш народ та гіркий сум водночас. Знаючи, якою великою ціною завойовано нашу Перемогу, я схиляю голову перед священною пам'яттю загиблих.

Висловлюю свою безмежну синівську вдячність усім, хто тяжкою ратною працею наближав довгоочікуваний день визволення та кував перемогу в тилу. Низький уклін вам за це!

Від щирого серця бажаю всім міцного здоров'я, добра й благополуччя! Нехай в ваших домівках завжди панують мир, спокій та достаток!

О.Григорюк, Голова Чорноморської первинної профспілкової організації моряків

Дорогі наші ветерани Другої світової війни!

Благодійний фонд морського транспорту «МОРТРАНС» з почуттям глибокої вдячності вітає вас із Днем Перемоги над нацизмом у Другій світовій війні.

Наша щира вдячність і низький уклін вам за мирне небо та щасливі посмішки дітей. Назавжди залишається в пам'яті подвиг тих, хто віддав життя за мирне небо над головою.

Ваш героїзм, рішучість і непохитну відданість ми будемо пам'ятати вічно. Здоров'я і довгих років життя вам.

Завжди ваш БФ "МОРТРАНС"

ЗАСІДАННЯ РАДИ ФПУ. БУТИ В АВАНГАРДІ БОРОТЬБИ ЗА ПРАВА ТА ІНТЕРЕСИ ЛЮДИНИ ПРАЦІ



Голова Профспілки робітників морського транспорту України Михайло Кіреєв та його Перший заступник Олег Григорюк взяли участь у четвертому засіданні Ради Федерації профспілок України, яке відбулося 29 березня у Києві.

Учасники засідання шукали та знаходили відповіді на питання: які виклики стоять зараз перед профспілками щодо виконання головного їх завдання - ефективного забезпечення соціально-економічного захисту працівників, розвитку соціального діалогу та профспілкового руху? Що потрібно зробити, щоб найбільш активно та надійно захистити принцип соціальної справедливості?

З доповіддю «Про виконання рішень VII З'їзду ФПУ щодо організаційного і фінансового зміцнення Федерації профспілок України, її членських організацій задля посилення ефективності дій на захист прав членів профспілок» виступив Голова ФПУ Григорій Осовий.

Профспілковий лідер проінформував присутніх про те, що вдалося зробити за період після форуму ФПУ. Зокрема

він зазначив:

- «По-перше, нарешті подолано 16-річний спротив різних урядів і ми домоглися **об'єктивного визначення прожиткового мінімуму**, який є базовим соціальним стандартом для розрахунків зарплати, пенсій, стипендій та соціальних допомог.

- По-друге, вперше в сучасній історії у 2017 році розмір **мінімальної зарплати** 3200 гривень було встановлено на рівні фактично визначеного прожиткового мінімуму. Цьогоріч мінімалку встановлено 3723 гривні, однак ми кінце маємо домогтися її підвищення до 4100 грн., тобто - до рівня фактичного прожиткового мінімуму.

- По-третє, відновлення другий рік поспіль економічного зростання, хоча й невеликого, та активність профспілок у колективних переговорах дали імпульс до динамічного зростання **середньомісячної зарплати** (проти 2015 року майже на 70%), що дозволило зменшити на 15% кількість працюючих «бідняків» із зарплатою нижче прожиткового мінімуму. Водночас на чверть стало більше високооплачуваних працівників із зарплатою понад 10 тис. гривень».

Вирішено ще одне питання: з 1 жовтня 2017 року, як того вимагали понад 2 млн. членів профспілок — працюючих пенсіонерів, **скасовано оподаткування пенсій**. Для всіх інших проведено осучаснення пенсій та запроваджено сталий механізм їх індексації. Відновлено також **право на пільгове пенсійне забезпечення** для кількох десятків тисяч працівників, які працюють у шкідливих і важких умовах праці, що було однією з основних вимог всеукраїнських акцій протесту. Збільшено розмір страхових виплат потерпілим на виробництві. Робота у цьому напрямку продов-

жується: на черзі запровадження **професійних пенсійних систем** другого рівня та додаткове збільшення пенсій для осіб, які мають великий трудовий стаж, проте мали низький зарібок.

Голова ФПУ проінформував також про інші досягнення профспілок. При цьому він наголосив:

- Багато чого з наміченого поки не вдалося досягти. Це, перш за все, забезпечення сталої роботи і **збереження робочих місць**. Структурні реформи у галузях та надто повільні темпи економічного зростання залишають без роботи понад 1,7 млн. працівників і ще сотні тисяч зайняті неповний робочий день.

Державні органи і роботодавці не справляються з проблемою зростання **заборгованості із зарплати**. Залишаються дискримінаційними умови оплати праці в бюджетних організаціях. Незважаючи на зусилля і вимоги профспілок, **не відновлено санаторно-курортне лікування** працівників та їх дітей, а також студентської молоді.

Щоправда, реформований Фонд соціального страхування значно збільшив на цей рік фінансування відновлювального лікування в реабілітаційних відділеннях, і цим працівникам треба скористатися. **Масово порушуються трудові права працівників**, посилюється наступ й на профспілкові права, не досягнуто жодних поступок з боку влади на профспілкові вимоги щодо **зупинення зростання цін і тарифів**, які з'їдають ріст зарплат та пенсій. Все це вимагає від ФПУ і членських організацій посилення свого потенціалу впливу на події, виклики та загрози, мобілізації ресурсів і консолідації дій на захист прав та інтересів співчанин.

НАША СОЛІДАРНІСТЬ - КЛЮЧ ДО УСПІХУ У СПРАВІ ЗАХИСТУ ПРАВ ПРАЦІВНИКІВ У БУДЬ-ЯКИХ ЕКОНОМІЧНИХ УМОВАХ

Про діяльність Професійної спілки робітників морського транспорту України, про внесення змін та доповнень до Статуту ПРМТУ, про ініціювання створення Ради з соціально-побутового забезпечення моряків на національному рівні, про внесення змін і доповнень до Галузевої угоди між Міністерством інфраструктури України, Федерацією роботодавців транспорту України та Спільним представницьким органом профспілок у сфері морського транспорту, про використання первинними профспілковими організаціями коштів на культурно-масову, фізкультурну та оздоровчу роботу, – ці та інші питання розглянули члени Центральної Ради Профспілки робітників морського транспорту України на своєму засіданні 4 квітня 2018 року в м.Одесі.



В засіданні, окрім членів ЦР ПРМТУ, взяли участь керівництво та профактив первинних профспілкових організацій Профспілки, члени Ревізійної та Статутної комісії Профспілки, представники профспілок, які співпрацюють з ПРМТУ, члени Молодіжної ради та молоді профспілкові активісти.

На початку засідання Профспілковий лідер ПРМТУ Михайло Кіреєв вручив голові Чорноморської первинної профспілкової організації моряків Олегу Григорюку, голові первинної профорганізації Ізмайльського порту Олександр Шубіну та голові первинної профорганізації ПРАТ «УДП» Віталію Татарчуку нагрудні знаки ФПУ «Профспілкова звитяга» за багаторічну роботу в профспілках, значний внесок у захист трудових та соціально-економічних прав і свобод членів профспілок.

Після нагородження, з доповіддю про діяльність ПРМТУ виступили Голова Профспілки Михайло Кіреєв та його Перший заступник Олег Григорюк, які проінформували учасників пленуму про заходи Профспілки,

проведені за період з листопада 2017 року по березень 2018 року.

Тож, нагадаємо про найбільш значущі заходи, які проводила, або в яких брала участь Профспілка у цей період, та які були відображені у доповіді керівництва ПРМТУ.

СОЦІАЛЬНЕ ПАРТНЕРСТВО

Всі прекрасно розуміють, що соціальне партнерство - це найважливіший правовий механізм, який визначає взаємини Профспілки і органів виконавчої влади у вирішенні всього спектру проблем в галузі морського транспорту. Участь в робочих групах, нарадах на різних рівнях, численні листи і звернення, не тільки від центральних органів Профспілки, а й з місць, були спрямовані на привернення уваги органів законодавчої та виконавчої влади до основних проблем підприємств морського транспорту.

5 грудня 2017 року в Міністерстві інфраструктури

України відбулася зустріч керівництва Мінінфраструктури з представниками трудових колективів підприємств галузі морського транспорту - членів ПРМТУ, з метою обговорення та визначення шляхів вирішення проблемних та актуальних питань. У ній взяли участь, зокрема, перший заступник Міністра інфраструктури України Юрій Лавренюк, державний секретар Міністерства інфраструктури Андрій Галушак, голова ФРТУ Орест Климпуш, в.о. глави Адміністрації морських портів України Райвіс Вецкаганс, директор Департаменту реформування морського і річкового транспорту Олександр Басюк, керівники морських портів України.

Беручи до уваги досить критичну ситуацію, що склалася на підприємствах морського транспорту, саме ПРМТУ виступив ініціатором зустрічі з керівництвом Міністерства інфраструктури України.

На цій зустрічі позначили проблеми морських портів, названі на засіданні спільної робочої комісії Сторін Галузевої угоди, а також відзначили ті з них, які вже вирішені.

По закінченню зустрічі Юрій Лавренюк сказав, що зустрічі з представниками профспілок будуть проходити щоквартально. Сподіваємось, що постійний діалог між Міністерством, Профспілкою і керівництвом портів дозволить визначати найбільш актуальні питання і шляхи їх вирішення.

14 грудня 2017 року голови первинних профорганізацій і керівництво ПРМТУ взяли участь в нараді з підбиття підсумків роботи АМПУ, за участю в.о. Голови ДП «АМПУ» Райвіса Вецкаганса і його заступника Дмитра Роменського. На початку зустрічі була представлена презентація «Підсумки роботи у 2017 році та плани на 2018 рік».

Після закінчення презентації голови первинних профспілкових організацій ПРМТУ позначили основні проблемні питання, які турбують трудові колективи морських торговельних портів України.

НАЦІОНАЛЬНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГІЯ НА ПЕРІОД ДО 2030 РОКУ

У 2017 році Міністерство інфраструктури України оприлюднило для громадського обговорення проект Національної транспортної стратегії на період до 2030 року. Це один з найважливіших документів транс-





портної галузі, який з нетерпінням чекають не тільки галузеві експерти, а й усі суб'єкти ринків, прямо або побічно пов'язаних з транспортом і транспортною інфраструктурою.

Профспілка робітників морського транспорту України розглянула проект Стратегії і в цілому підтримує необхідність розробки оновленої транспортної стратегії України та визначення пріоритетних цілей розвитку транспортного комплексу України.

На жаль, проведений аналіз проекту Стратегії показав, що цілі і пріоритети розвитку морського транспорту сформульовані в загальних рисах.

Проект Стратегії не містить ні фінальних, ні контрольних (ступеневих) показників ефективності, які передбачається досягти в результаті реалізації Стратегії. Так, невизначеними залишаються такі ключові показники, як обсяг переробки вантажів у морських портах, кількість нових робочих місць в морських портах, штатна чисельність працівників стивідорних компаній, рівень зменшення зносу основних фондів підприємств морського транспорту.

Проект Стратегії також не вирішує питання фінансового забезпечення її реалізації.

Недостатній зв'язок між Національною транспортною стратегією та галузевими стратегіями, в тому числі Стратегією розвитку морських портів України до 2038 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 року.

Одним із завдань в рамках досягнення Пріоритетного напрямку «Конкурентоспроможна і ефективна транспортна система» є поступова оптимізація і приватизація державних стивідорних компаній. Разом з тим, до завдання цього ж пріоритетного напрямку входить впровадження відповідних наглядових рад на підприємствах державного сектора економіки.

Таким чином, залишається відкритим питання про те, чи передбачає проект Стратегії повну приватизацію державних стивідорних компаній, або приватизацію окремих державних стивідорних компаній, або їх концесію з утворенням наглядових рад державних стивідорних компаній.

Крім того, проект Стратегії відповідно не регулює питання захисту трудових і соціальних прав працівників державних стивідорних компаній після їх приватизації, ролі та участі профспілок в ході такої приватизації.

Беручи до уваги, що Україна є одним зі світових лідерів на ринку праці моряків, є надзвичайно важливим, щоб проект Стратегії містив норми, спрямовані на збереження провідних позицій України в цій галузі, стимулював її подальший розвиток, а також передбачав заходи і механізми, спрямовані на забезпечення захисту трудових і соціальних прав моряків.

Таким чином, одними з пріоритетних і вкрай важливих завдань, що підлягають включенню в проект Стратегії, є якнайшвидша ратифікація Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, Конвенції Міжнародної організації праці про техніку безпеки та гігієну праці на портових роботах № 152, Конвенції міжнародної організації праці № 137 про соціальні наслідки нових методів обробки вантажів у портах і т.д., а також приведення національного законодавства України у відповідність як з вимогами даних конвенцій, так і до інших норм міжнародного права.

З огляду на вищевикладене, ПРМТУ запропонувала доопрацювати проект Національної транспортної стратегії на період до 2030 року, з метою визначення ключових показників ефективності її виконання, а також чіткого формулювання і конкретизації пріоритетних завдань, які необхідно виконати для досягнення зазначених цілей в галузі морського транспорту України.

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ НА ПЕРІОД ДО 2038 РОКУ

Для первинних профорганізацій ПРМТУ, як представників трудових колективів підприємств морського транспорту, не менш важливою темою, а може навіть більше, став проект оновленої Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року.

24 січня, за ініціатииви ПРМТУ, пройшла зустріч з керівником Адміністрації морських портів України Райвісом Вецкагансом і головами первинних профспілкових організацій ПРМТУ морських торговель-

них портів України.

У своєму виступі керівник АМПУ представив учасникам засідання доповідь про підсумки роботи АМПУ за 2017 рік, а також прокоментував деякі моменти Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року і акцентував увагу на тому, що для її остаточного прийняття, важлива думка профспілкової сторони в питаннях соціального захисту членів трудових колективів підприємств морського транспорту.

За підсумками обговорення членами Президії Центральної Ради ПРМТУ було прийнято рішення, як можна швидше обговорити проект оновленої Стратегії, враховуючи вищевикладені зауваження, на засіданнях профспілкових комітетів і з керівництвом підприємств.

А також було прийнято рішення звернутися до Міністерства інфраструктури України з пропозицією доопрацювати проект оновленої Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року з метою чіткого формулювання і конкретизації пріоритетних завдань, які необхідно виконати для реалізації, зокрема - в сфері забезпечення прав і соціальних гарантій портових працівників.

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ ЗАХИСТ ТА ОХОРОНА ПРАЦІ

У вересні 2017 року репрезентативні всеукраїнські об'єднання профспілок на національному рівні підписали угоду про створення Спільного представницького органу репрезентативних всеукраїнських об'єднань профспілок на національному рівні для ведення колективних переговорів з укладення Генеральної угоди на новий строк.

Президія ФПУ прийняла Декларацію цілей і завдань профспілкової сторони на консультації і колективні переговори з укладення Генеральної угоди на новий строк.

Спільний представницький орган створив робочу комісію об'єднань профспілок для ведення переговорів з укладення Генеральної угоди на новий строк, а також були створені робочі групи по розділах проекту Генеральної угоди.





До складу робочої комісії були делеговані представники нашої Профспілки, які постійно працюють в складі спільних робочих груп над проектом Генеральної угоди на новий строк.

Ключову роль у розвитку соціального партнерства грають Галузева угода і колективні договори. Слід підкреслити, що колективні договори на багатьох підприємствах передбачають заходи, спрямовані на вирішення найбільш гострих проблем. Весь світовий досвід показує, що статус колективних договорів в розвинених країнах надзвичайно високий, оскільки вони є важливим, а часто і головним джерелом трудового права. Тому Профспілка постійно надає методичну і практичну допомогу первинним профспілковим організаціям з питань ведення колективних переговорів.

Не припиняється робота, спрямована на поліпшення норм і положень Галузевої угоди в сфері морського транспорту.

Майже півроку Сторони обговорювали пропозиції, підготовлені нашою Профспілкою, щодо внесення змін і доповнень до Галузевої угоди. Була створена робоча група з представників Сторін, яка обговорювала ці пропозиції з усіма підприємствами морського транспорту, і підготувала проект Доповнення № 4 до Галузевої угоди, який був розглянутий на засіданні спільної робочої комісії Сторін Галузевої угоди, потім був переданий для підписання представникам Сторін з подальшою повідомною реєстрацією в Мінсоцполітики.

Не останнє місце займають і питання охорони праці на підприємствах морського транспорту. На одному із засідань Президії ЦР ПРМТУ обговорювалося питання про стан законодавства з охорони праці. Присутні були ознайомлені з інформацією ФПУ щодо проекту розпорядження Кабінету Міністрів України, підготовленому Мін'юстом «Про скасування деяких наказів міністерств та інших органів виконавчої влади», яким повинні бути скасовані понад 300 нормативно-правових актів з охорони праці, пожежної безпеки, санітарно-гігієнічних правил і норм без дотримання норм законодавства.

Федерація профспілок України та її членські організації обурені наміром урядової сторони зруйнувати існуючу в Україні законодавчу базу з охорони праці, нічого не давши взамін.

З цього питання ФПУ звернулася до Першого віцепрем'єр-міністра України - міністра економічного розвитку і торгівлі України, Міністра Кабінету Міністрів України, в Мінсоцполітики, Державну службу України з питань праці, Міністерство внутрішніх справ України, Державну службу України з надзвичайних ситуацій, Міністерство охорони здоров'я України, Міністерство юстиції України та міжнародні інститути.

Сподіваємося, що подальші дії уряду будуть здійснюватися в правовому полі України і відповідно до законодавства ЄС.

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

Ефективне функціонування морського транспорту є необхідною умовою становлення України як морської держави, сталого розвитку її транспортного комплексу та економіки в цілому. Одним з основних шляхів стратегічного розвитку портового господарства України може стати державно-приватне партнерство (ДПП).

23 лютого 2018 року Профспілка організувала семінар-тренінг з питань державно - приватного партнерства в морських портах України. У тристоронньому діалозі «влада - роботодавці - профспілки» взяли участь Радник Міністра інфраструктури України Надія Казначеева, Начальник відділу кадрів апарату ДП «АМПУ» Ольга Кузьміна, Заступник начальника Відділу стратегічного планування та розвитку ДП «АМПУ» Роман Панчук, представники проектного офісу «SPILNO» Міністерства інфраструктури України, представники морських портів, де функціонують первинні профспілкові організації ПРМТУ, а також юристи та інші фахівці морської галузі.

В ході семінару-тренінгу всі його учасники мали унікальну можливість отримати відповіді на питання про особливості залучення приватного капіталу в розвиток портів України, головні принципи концесії та її вплив на розвиток української портової галузі.

Зустріч пройшла в конструктивному ключі, і всі учас-

ники діалогу домовилися і далі взаємодіяти в ході підготовки і реалізації проектів державно-приватного партнерства в морських портах України.

РОЗГЛЯД ДОКЕРСЬКИХ ПИТАНЬ НА МІЖНАРОДНОМУ РІВНІ

ПРМТУ є складовою частиною міжнародного профспілкового руху та продовжує участь в міжнародних заходах. Нагадаємо, що ПРМТУ сьогодні є єдиною морською членською організацією ITF і ETF в Україні і в своїх рядах об'єднує понад 14 000 українських докерів.

14 лютого 2018 року в Римі, Профспілка взяла участь в засіданні докерської секції Європейської федерації транспортників (ETF). На порядку денному стояли найбільш гострі питання: автоматизація та цифровізація і відповідна реакція профспілок; кампанія по кріпленню - повернення докерів споконвічно докерської роботи.

Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв виступив з доповіддю про поточну ситуацію в українських портах, про нову стратегію розвитку морських портів України і про проблеми докерів в контексті змін, що відбуваються в галузі, а також про реакцію і дії, які здійснюються Профспілкою для врегулювання проблемних питань.

На цьому засіданні було прийнято рішення про проведення в Україні, у вересні 2018 року, міжнародного семінару з питань залучення приватного капіталу в розвиток портів України, впливу сучасних технологій обробки вантажів, в тому числі питань широкого впровадження засобів автоматизації та їх впливу на рівень зайнятості портовиків, вимог до їх кваліфікації, підготовки і перепідготовки.

Хочеться ще раз підкреслити неоціненне значення міжнародної солідарної підтримки для українських портовиків в цей складний перехідний для галузі період.

Не менш важливі питання розглядалися і на Міжнародному переговорному форумі в Манілі. Так, в новому Договорі стандарту IBF була переглянута стаття 4 «Робота не для моряків» і нова процедура впровадження, які роз'яснюють права докерів на здійснення кріпильних та інших робіт по обробці вантажів в портах. Члени Комітету справедливої практики МФТ підкреслили, що



нові умови, які обумовлені цією статтею - це значне досягнення в забезпеченні роботою докерів.

З набранням чинності нового колективного договору, тепер є право звернутися до компаній, що працюють в Балтійському морі, в північній і західній Європі і водах Канади, і зажадати, щоб роботи по кріпленню вантажів виконувалися виключно докерами, і ця вимога повинна бути повністю реалізована до 1 січня 2020 року. Це велика перемога і показник солідарності моряків і докерів усього світу.

МІЖНАРОДНА РОБОТА

Міжнародна робота ПРМТУ спрямована на інтереси всієї численної армії членів Профспілки. Роки наполегливої роботи, солідний досвід, правильно обраний курс, дозволили ПРМТУ завоювати високий авторитет серед наших основних стратегічних соціальних партнерів: Міжнародної федерації транспортників, Європейської федерації транспортників, Міжнародної організації праці, Міжнародної морської організації, братських профспілок, іноземних роботодавців та їх об'єднань та ін.

Сьогодні на міжнародній арені до думки ПРМТУ прислуховуються, з нею рахуються. Представники Профспілки люблять інтереси українських транспортників не тільки в морських, докерських і молодіжних напрямках МФТ, але і з недавніх пір в офшорному і круїзному напрямках, а також в Секції внутрішньої навігації. Це означає, що на міжнародній арені почутий голос кожного члена Профспілки.

Звітний період в міжнародному напрямку роботи ПРМТУ був ознаменований низкою фундаментальних подій, які впливають на політику міжнародної роботи ПРМТУ на майбутні роки.

У Манілі, Філіппіни, пройшов заключний етап переговорів в рамках Міжнародного переговорного форуму (IBF) між ключовими гравцями з боку морських роботодавців та переговорної групи ITF, що представляє інтереси працівників галузі.

Сторона роботодавців, об'єднана в Спільну переговорну групу (JNG), включає в себе представників Міжнародної ради морських роботодавців (IMEC), Міжнародної асоціації морських менеджерів Японії (IMMAJ) і Кореїнської асоціації судновласників і Evergreen (KSA & Evergreen).

Переговорна група ITF складається з представників членських організацій ITF, які представляють інтереси півтора мільйону моряків з усього світу. Нагадаємо, що попередній раунд переговорів, який пройшов в червні 2017 року у Токіо, Японія, не приніс бажаних результатів, і сторонам не вдалося прийти до єдиної думки. Фінальному раунду переговорів в Манілі передували цілий ряд зустрічей і засідань робочих груп. Вони були створені під час складного переговорного процесу в Токіо. Їх метою було вироблення рішень щодо спірних питань, які задовольнили б обидві сторони.

У Манілі сторонам вдалося дійти згоди і підписати новий колективний договір, який передбачає підвищення базової ставки заробітної плати моряків на 2,5%. Договір стандарту IBF укладений на чотирирічний період - з 2019 по 2022 роки з правом перегляду. Таким чином, в 2018 році заробітна плата моряків залишиться на колишньому рівні і не повернеться до рівня 2016 року, як спочатку того хотіла сторона судновласників. Також в нову версію договору були внесені зміни в інші розділи. Відзначимо, що даний договір охоплює 200 000 моряків, в тому числі і українських. В Україні тільки ПРМТУ має право підписувати колективний договір IBF.

26 лютого на острові Себу, Філіппіни, відбувся Круїзний семінар ITF, організований за підтримки норвезької NSU, німецької ver.di і італійської Fit-Cisl: профспілок - членських організацій ITF. У семінарі взяли участь 100 філіппінських моряків, які працюють на круїзних судах. Семінар на Філіппінах проводиться вже багато років поспіль. Його основна мета - інформування моряків і обслуговуючого персоналу круїзних лайнерів про їх фундаментальні права, про профспілковий рух і його солідарної сили.

З огляду на те, що круїзний флот в поточних умовах показує значне зростання і, за прогнозами фахівців, це зростання буде продовжуватись найближчі кілька років, такі семінари несуть величезну користь для працівників морського сектора.

На жаль, на даний момент ПРМТУ не володіє інформацією щодо того, скільки українців задіяні на пасажирському флоті, однак можемо сказати, що географія тут не обмежується півднем і південним сходом України, вона значно ширше.

Саме тому, в червні 2018 року ITF, за підтримки братніх профспілок Німеччини й Норвегії, в Україні пройде перший Круїзний семінар ITF в Європі. Очікується, що в ньому візьмуть участь близько 50 моряків, які працюють на круїзному флоті. Місію організації та проведення цього семінару покладено на ПРМТУ, як на єдину



морську членську організацію ITF в Україні. Такий високий рівень довіри говорить багато про що.

РОБОТА З МОРЯКАМИ

За звітний період ПРМТУ організувала і провела для моряків-членів ПРМТУ, які перебувають на обліку в ЧППОМ, три інформаційних семінари і взяла участь в семінарі з моряками компанії ASP.

Перший семінар був спрямований на підвищення фінансово-економічної грамотності моряків. Другий - на підвищення інформованості моряків щодо служб фінансового гарантування згідно MLC, 2006, юридичних питань і так далі. На третьому - розповіли про особливості пенсійного забезпечення моряків і презентували Медичний посібник для моряків.

Вважаємо, що інформування членів Профспілки про зміни, що відбуваються в законодавстві нашої країни, про нововведення морської індустрії, є одним з найбільш важливих напрямків роботи. Сьогодні, на жаль, морський ринок знаходиться в підвищеному стані. Змінюється кон'юнктура ринку, тому Профспілці необхідно бути «гнучкою» і реагувати на ці зміни, інформувати про них членів Профспілки. Як приклад: різка зміна ситуації на офшорному ринку, і відповідно, падіння попиту на моряків з профільними навичками, і так далі.

Представники ПРМТУ продовжують відвідувати судна, на борту яких перебувають члени Профспілки. Так, напередодні новорічних свят в Одеський порт зайшло судно «CONDOR» з українським екіпажем на борту. Співробітники відвідали судно, поспілкувалися з моряками, подарували пам'ятні сувеніри, оновили членські квитки моряків.

Також в Одесі стояло судно «Harvest Sun», члени екіпажу якого, в тому числі і українці, врятували під час шторму французького літнього мореплавця. Наші співробітники передали журнали членам екіпажу, поспілкувалися з ними і подарували пам'ятні сувеніри.

В кінці березня представники ПРМТУ відвідали судно «CERAFINA», яке також стояло в Одеському порту.

За допомогою Первинної профспілкової організації працівників Адміністрації Миколаївського морського

порту ПРМТУ і особисто Юлії Борисівни Ковач вдалося передати послання членам екіпажу судна «FLORIANA», після чого члени екіпажу зв'язалися з ПРМТУ і подякували за увагу. Кожний такий зворотний зв'язок для Профспілки на вагу золота, через специфіку роботи моряків. Тому ПРМТУ розуміє, наскільки важливо морякам відчувати турботу Профспілки не тільки коли вони у відпустці, а й на борту судна.

Триває робота з претензіями моряків. За 2017 рік інспектор ITF в Україні і ПРМТУ обробили 141 претензію моряків до власників і менеджерів на 132 суднах і повернули морякам та їхнім родинам рекордну суму - 1 311 000 USD.

За 2017 рік у ПРМТУ звернулися близько 200 моряків за різного виду матеріальною допомогою, і всі ці заяви були задоволені. З початку 2018 року вже оброблено близько 70 звернень, які також задоволені в повній мірі.

Профспілка продовжує активно взаємодіяти з інспекторами ITF по всьому світу, які допомагають українським морякам, які знаходяться на борту суден в портах по всьому світу. Так, з початку року українці зверталися до інспекторів в Бельгії і Німеччині, і їхні претензії були успішно врегульовані на місці - моряки отримали належні їм гроші.

Ще одну перспективу для Профспілки відкриває співпраця з Асоціацією морських капітанів Одеси, яка стала можливою після обрання на пост глави Асоціації капітана С.Я.Незавітіна. Членами АМКО є близько 800 капітанів, багато з яких - члени ПРМТУ. Разом з АМКО Профспілка планує реалізувати кілька вагомих соціальних проектів, таких як установка Пам'ятника Капітану далекого плавання в Одесі і відродження Музею морського флоту.

Також активно ведеться робота з профактивом - ПРМТУ виявляє свідомих і активних моряків і залучає їх до профспілкової роботи. Виїзне засідання з морським профактивом пройшло в кінці грудня в Воєводино, де учасники отримали додаткову інформацію про роботу Профспілки. Основне завдання ПРМТУ в цьому напрямку - підготовка соціально-активних і лояльних моряків, які діляться своїм





позитивним досвідом взаємодії з Профспілкою на борту судна і своїм прикладом мотивують моряків дізнаватися більше про національну Профспілку і не соромитися звертатися до нас.

Звичайно ж, продовжує ПРМТУ вести і культурно-масову роботу для моряків.

За звітний період було організовано ряд культурно-масових заходів: 4 покази прем'єрних фільмів, 2 вистави, захід для дружин моряків і жінок-моряків, приурочені до 8 березня, а також вперше була організована вікторина для моряків City Quiz.

За підсумком виїзного засідання профактивістів ПРМТУ організувала групу активних дружин моряків, які на добровільних засадах готові надавати допомогу і сприяння Профспілці. Для них також організували кулінарний майстер-клас з переможницею «Майстер Шеф - 6» Асмик Гаспарян.

Традиційно, напередодні новорічних і різдвяних свят були організовані святкові ранки для дітей моряків в Одесі, Миколаєві, Ізмаїлі, Херсоні та Києві. Близько 6 500 дітей отримали можливість відвідати магічні вистави завдяки Профспілці.

Як видно, робота на міжнародному рівні і робота з моряками мають успіх і динаміку. Кількість заходів, які організовує ПРМТУ і в яких бере участь, збільшується в усіх напрямках. Авторитет Профспілки на міжнародному рівні з кожним роком зростає, що дозволяє Профспілці надавати всебічний захист трудових прав та інтересів українських транспортників - членів Профспілки.

СПІЛЬНИЙ ПРОЕКТ ПРМТУ І МОП

У звітному періоді продовжилася робота в рамках спільного проекту ПРМТУ і Міжнародної організації праці - «Зменшення стигми та дискримінації у зв'язку з ВІЛ для захисту працюючих жінок і чоловіків від неприйнятних форм праці в Україні».

16-17 листопада 2017 року в Києві пройшов заключний тренінг для молодих профспілкових активістів в рамках цього проекту. За півтора роки, які тривав проект, ПРМТУ спільно з МОП провели чотири заходи - три тренінги та Форум молоді.

Метою тренінгу, що пройшов в Києві, стало формування навичок роботи з групою і надання інструментарію для розробки, впровадження та реалізації профілактичних дій на робочому місці.

Особливу увагу на тренінгу було приділено і діяльності Профспілки робітників морського транспорту України. Дуже важливо, щоб молоді фахівці знали і розуміли, яку масштабну роботу щодня проводить Профспілка, відстоюючи і захищаючи права членів ПРМТУ.

4 грудня, в Києві відбулося заключне розширене засідання Національної тристоронньої ради проекту Міжнародної організації праці (МОП) «Зменшення стигми та дискримінації у зв'язку з ВІЛ для захисту працюючих жінок і чоловіків від неналежних форм праці в Україні», що реалізується за фінансування Швецького агентства з питань міжнародного розвитку і співпраці Sida. У засіданні взяли участь Посол Швеції в Україні Мартін Хагстрійом, Старший радник з питань ВІЛ та СНІДу департаменту МОП Бриджитт Цуг-Кастілло, Національний координатор МОП в Україні Сергій Савчук, Державний секретар Міністерства соціальної політики України Віктор Іванкевич, Національний координатор проекту МОП Лариса Савчук та інші.

РОБОТА З МОРСЬКИМИ НАВЧАЛЬНИМИ ЗАКЛАДАМИ УКРАЇНИ

Щорічно близько 7 000 молодих людей вступають в морські навчальні заклади України. У більшості з цих навчальних закладів функціонують первинні профспілкові організації ПРМТУ. До цих закладів належать Національний університет «Одеська морська академія» (НУ «ОМА») і його Дунайський інститут, Одеський національний морський університет, Херсонська державна морська академія, Одеський морський коледж технічного флоту НУ «ОМА» та інші.

Профспілка проходить разом з курсантами шлях від приймальної комісії до урочистого випуску, надає всіляку допомогу і сприяння молодим морякам, починаючи з базової інформації про їх права, закінчуючи допомогою в розвитку навчально-тренажерної бази

навчальних закладів і залученням іноземних судновласників до роботи з українськими кадетами. Так, на постійній основі, співробітники ПРМТУ, разом з єдиним в Україні інспектором ІТФ, проводять з курсантами морських навчальних закладів відкриті уроки та класні години, де діляться з ними корисною інформацією.

Це, перш за все, знайомство з ПРМТУ та Міжнародною федерацією транспортників, розгляд Конвенції Міжнародної організації праці «Про працю в морському судноплавстві» 2006 року, яка визначає мінімальні норми праці і побуту моряків, практичні рекомендації перед підписанням контракту, надання корисних посилань і ресурсів, які допоможуть курсантам розширювати свій кругозір, і багато іншого.

Звичайно, робота з майбутніми моряками - це робота на перспективу, однак результати цієї роботи видно вже зараз. ПРМТУ став частіше отримувати запити від молодих людей з проханням проконсультувати з приводу контракту, з приводу тієї чи іншої компанії. Нагадаємо, що такі консультації фахівці Профспілки проводять абсолютно безкоштовно. Завдання ПРМТУ в цьому напрямку - виховати покоління відповідальних і свідомих моряків, курсантів «на голову вище», курсантів, гідних носити горде звання українського моряка.

7 грудня представник ПРМТУ взяв участь в пленарному засіданні III Міжнародної студентської науково-практичної конференції «Морське право і менеджмент: еволюція і сучасні виклики», що проводиться на базі НУ «ОМА». У форматі живої дискусії учасники конференції обговорили роль Профспілки в захисті прав працівників, переваги профспілкового членства, а також - на що необхідно звернути увагу курсанту вже сьогодні, щоб стати успішним і затребуваним фахівцем після закінчення навчального закладу.

18 січня відбулося відкриття нового кабінету Первинної профспілкової організації курсантів НУ «ОМА». Це стало можливим завдяки внеску ПРМТУ і повному сприянню з боку адміністрації НУ «ОМА» і дозволить профкому більш продуктивно займатися профспілковою діяльністю.

14 грудня Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк взяв участь в урочистому відкритті «Лабораторії для викладачів з навчання методики впровадження інноваційних технологій в професійну підготовку моряків» і тренажерного комплексу з відпрацювання навичок роботи з судновими якірно-швартовими механізмами, які були відкриті в Херсонській державній морській академії.

У навчальну програму Херсонської державної морської академії з 1 січня 2018 року, в дисципліну «Безпека життєдіяльності та основи охорони праці», введено модуль з питання ВІЛ / СНІДу в курсі підготовки бакалаврів судноводіння та судової енергетики.

Дана інновація в ХДМА була реалізована в рамках спільного проекту ПРМТУ і ІТФ, спрямованого на поліпшення добробуту і здоров'я моряків.

Глобальний координатор ІТФ з питань ВІЛ та добробуту доктор Азиф Альтаф привітав ПРМТУ з цим досягненням і зазначив, що ІТФ і далі має намір співпрацювати з Профспілкою щодо впровадження даного проекту в інших морських навчальних закладах України.

РЕАЛІЗАЦІЯ МОЛОДІЖНОЇ ПОЛІТИКИ ПРМТУ

Реалізація цілеспрямованої молодіжної політики в сфері захисту соціально-економічних і трудових прав та інтересів працюючої та учнівської молоді в останні роки стала одним з пріоритетних напрямків діяльності ПРМТУ.

Протягом звітнього періоду представники Профспілки брали активну участь в ряді проектів міжнародних організацій. Так, 13 листопада 2017 року, представники ПРМТУ взяли участь в роботі семінару, присвяченого проблемам молодих моряків. У ньому брали участь представники 12 профспілок, в тому числі профспілок - постачальників робочої сили, таких як Індія, Хорватія, Польща і, звичайно ж, Україна. Паралельно з семінаром моряків проходив семінар молодих докерів.

Напередодні чергового Конгресу ІТФ, який відбудеться у жовтні 2018 року, лідери ІТФ бачать гостру необхідність посилювати роль молодих працівників у діяльності морської і докерської секцій ІТФ, що дозволить донести проблеми, з якими стикаються молоді фахівці, а значить - розробляти стратегію ІТФ на майбутнє і спрямовувати зусилля на вирішення цих проблем.

Молодіжна рада ПРМТУ також співпрацює з громадською організацією «Молодіжна організація морських портів України», яка об'єднує молодь всіх філій ДП «АМПУ». В рамках співпраці заплановано багато різних





спільних заходів, спрямованих на згуртування молоді, розвиток командного духу і соціально-культурних цінностей молодих працівників галузі.

Так, Голова Молодіжної ради ПРМТУ взяла участь в підсумковій нараді Молодіжної організації морських портів України за участю керівництва ДП «АМПУ» та лідерів молодіжних організацій морських портів України.

А в лютому цього року Громадська організація «Молодіжна організація морських портів України» звернулася до Молодіжної ради ПРМТУ з проханням посприяти в проведенні інформаційного семінару на тему колективно-договірного регулювання соціально-трудових відносин. 26 лютого 2018 року фахівці Профспілки робітників морського транспорту України провели для молодих портовиків такий семінар. Учасники семінару проявили великий інтерес до теми, і ПРМТУ впевнена, що попереду, в рамках плідної співпраці молодіжних організацій, буде реалізовано безліч спільних цікавих заходів та проектів.

Як бачимо, перед Профспілкою стоять великі завдання. Головна умова їх виконання - це солідарність первинних профорганізацій ПРМТУ у захисті соціально-трудових прав та інтересів працівників підприємств, організацій та установ морського транспорту в будь-яких економічних умовах.

Після доповідей керівництва Профспілки про діяльність ПРМТУ була заслухана інформація Першого заступника Голови ПРМТУ Олега Григорюка про положення Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні щодо необхідності створення рад з соціально-побутового обслуговування моряків.

Враховуючи передовий міжнародний досвід та практику, Центральна Рада ПРМТУ схвалила створення Ради з соціально-побутового обслуговування моряків на національному рівні та доручила робочій групі розробити проект установчого документа Ради з соціально-побутового обслуговування моряків на національному рівні, організувати та провести установчі збори зі створення Ради, розробити рекомендації по створенню та функціонуванню рад з соціально-побутового обслуговування моряків на регіональних рівнях.

Бурхливе обговорення учасників Пленуму викликало питання використання первинними профспілковими організаціями коштів на культурно-масову, фізкультурну та оздоровчу роботу.

З урахуванням того, що нецільове використання коштів, що виділяються на культурно-масову, спортивну та оздоровчу роботу, може привести до виключення Первинної профспілкової організації з реєстру неприбуткових організацій, що, в свою чергу, суттєво обмежить можливість виконання статутних обов'язків щодо захисту трудових та соціально-економічних прав та інтересів членів Профспілки, Центральна Рада ПРМТУ постановила, щоб голови Первинних профспілкових організацій ПРМТУ забезпечили використання коштів, що виділяються на культурно-масову, спортивну та оздоровчу роботу у відповідності з вимогами чинного законодавства України, строго дотримувались цільового використання таких коштів, а також ініціювали колективні переговори щодо внесення змін та доповнень до колективних договорів в частині визначення порядку та періодичності звітності Сторонами виконання колективних договорів, зокрема перерахування та використання коштів на культурно-масову, спортивну та оздоровчу роботу.

В ході засідання, Центральна Рада Профспілки ініціювала проведення наради голів первинних профспілкових організацій ПРМТУ, діючих на підприємствах морського транспорту, з керівництвом Мінінфраструктури — першим заступником Міністра інфраструктури України Ю.Ф. Лавренюком, державним секретарем Мінінфраструктури А.Е. Галушак, а також з керівником ДП «АМПУ» Райвісом Вецкагансом.

По закінченні Пленуму пройшла церемонія нагородження переможців конкурсу на кращий колективний договір серед підприємств і організацій морського транспорту за 2017 рік.

В кулуарах ми поспілкувалися з учасниками пленуму ЦР ПРМТУ та попросили їх поділитися своїми думками щодо питань, розглянутих на засіданні.

Рожков Сергій Максимович, Голова Азовської ППО моряків

На цьому Пленумі ЦР ПРМТУ було прийнято рішен-

ня внести зміни і доповнення до Статуту Профспілки робітників морського транспорту України і прийняти його в новій редакції. Була проведена величезна підготовча робота, щоб проаналізувати і скорегувати норми Статуту, прийняті в попередні роки.

Виходячи з того, що це дуже важливий документ, ми дуже серйозно і відповідально, і, головне, вчасно, підійшли до підготовки змін і доповнень. Пропозиції, які були внесені в нову редакцію Статуту, не просто примха, вони продиктовані життям, правовою практикою, змінами в законодавстві України.

Більш того, робоча група, яка діяла в складі Статутної комісії, що займається підготовкою цього документа, враховувала також досвід міжнародного профспілкового руху: напрямки, завдання, які стоять і реалізуються нашими братами морськими профспілками. Їх досвід ми, наскільки це можливо, теж використовували, але, звичайно, з коригуванням на законодавство України та на фінансові можливості нашої Профспілки.

Дякуємо всім головам первинних профорганізацій, членам ЦР ПРМТУ, які підготували свої пропозиції, зауваження до нової редакції Статуту.

Леонтьєва Ірина Олексіївна, голова ППО «Ізмайльське вище професійне училище» Київської державної академії водного транспорту ім. Гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного ПРМТУ

Сьогодні ми з колегами, головами первинних профспілкових організацій Профспілки робітників морського транспорту України, взяли участь в роботі Пленуму ЦР ПРМТУ, де підбили підсумки діяльності за минуле півріччя та обговорили плани на майбутній період. Як завжди, розмова була конструктивною, робота була зроблена серйозна. Для мене, голови первинної профорганізації, яка тільки почала свою роботу, було багато корисних і дуже важливих питань. Висловлюю щире подяку особисто Михайлу Івановичу Кіреєву за високий рівень заходу, конструктив, гостинну зустріч, за відповіді на всі наші запитання, дякую!



ВИЗНАЧЕНІ ПЕРЕМОЖЦІ КОНКУРСУ НА КРАЩИЙ КОЛЕКТИВНИЙ ДОГОВІР СЕРЕД ПІДПРИЄМСТВ І ОРГАНІЗАЦІЙ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЗА 2017 РІК



Згідно з постановою Пленуму Центральної Ради Професійної спілки робітників морського транспорту України від 16.04.2015 року № ЦР-8-10 «Про затвердження положення про порядок проведення Профспілкою конкурсу на кращий колективний договір серед підприємств і організацій морського транспорту» зі змінами, затвердженими постановою Президії Центральної Ради Професійної спілки робітників морського транспорту України № П-9-1 від 11.04.2017 року, з метою підвищення рівня колективного договору первинних профспілкових організацій щодо захисту трудових, соціально-економічних прав та інтересів працівників, посилення взаємодії первинних профспілкових організацій та роботодавців у реалізації вимог законодавства та зобов'язань Галузевої угоди з питань зайнятості, оплати праці, створення здорових і безпечних умов праці та поширення передового досвіду цієї роботи, Президія ЦР ПРМТУ підвела підсумки конкурсу на кращий колективний договір серед підприємств і організацій морського транспорту за 2017 рік і визначила його переможців.

Переможцями стали:

Серед державних морських торговельних портів і державних стивідорних компаній:

I місце: трудовий колектив Державного підприємства «Ізмаїльський морський торговельний порт» - нагороджений дипломом та грошовою винагородою в сумі 6000 (шість тисяч) грн.

II місце: трудовий колектив Державного підприємства «Херсонський морський торговельний порт» - нагороджений дипломом та грошовою винагородою в сумі 5000 (п'ять тисяч) грн.

III місце: трудовий колектив Державного підприємства «Маріупольський морський торговельний порт» та трудовий колектив ТОВ «Металзюклайн Корп. ЛТД» нагороджені дипломами та грошовою винагородою в сумі по 4000 (чотири тисячі) грн. кожний.

Серед філій Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» та Державної установи «Держгідрографія»:

I місце: трудовий колектив Державної установи

«Держгідрографія» - нагороджений дипломом та грошовою винагородою в сумі 6000 (шість тисяч) грн.

II місце: трудовий колектив Миколаївської філії ДП «АМПУ» - нагороджений дипломом та грошовою винагородою в сумі 5000 (п'ять тисяч) грн.

III місце: трудовий колектив Маріупольської філії ДП «АМПУ» - нагороджений дипломом та грошовою винагородою в сумі 4000 (чотири тисячі) грн.

Трудовий колектив Державного підприємства «Білгород-Дністровський морський торговельний порт» нагороджений дипломом лауреата конкурсу у номінації «За найвищі досягнення у сфері охорони праці та здоров'я» та грошовою винагородою в сумі 4000 (чотири тисячі) грн.

Профспілка робітників морського транспорту України вітає переможців та бажає подальших успіхів у веденні колективних переговорів та вирішенні питань захисту трудових, соціально-економічних прав та інтересів працівників на підприємствах та в організаціях морського транспорту.



НОВІ ЗНАННЯ ДЛЯ ПРОФСПІЛКОВИХ АКТИВІСТІВ ПРМТУ



Відповідно до Статуту, одним із статутних завдань діяльності Професійної спілки робітників морського транспорту України та його первинних профспілкових організацій, є організація навчання профспілкових кадрів і активу.

Третього квітня 2018 року Професійна спілка робітників морського транспорту України організувала та провела семінар на тему: «Організаційна робота та питання діловодства в Первинних профспілкових організаціях Профспілки». В роботі семінару взяли участь

голови та профспілковий актив первинних профспілкових організацій Профспілки, а також представники профспілок, які співпрацюють з ПРМТУ.

На порядку денному навчального семінару були такі питання, як: «Організаційні питання діяльності ППО ПРМТУ», «Короткий огляд особливостей ведення діловодства в Первинних профспілкових організаціях Профспілки», «Звіти та вибори в ППО ПРМТУ» і «Особливості ведення обліку членів Профспілки».

Слухачі семінару змогли докладно на прикладах розглянути нестандартні ситуації, які можуть виникнути при звітах і виборах.

Семінар отримав позитивні відгуки від учасників, були отримані відповіді на хвилюючі питання, які виникають у діяльності первинних профспілкових організацій. Учасники семінару висловили побажання про необхідність проведення подібних семінарів, які ведуть до підвищення знань профспілкових активістів.

МІЛЬЙОННІ КОМПЕНСАЦІЇ І ЗАХИСТ ПРАВ: ЯК ІТФ ВІДСТОЮЄ ІНТЕРЕСИ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ ПО ВСЬОМУ СВІТУ

Багато читачів, напевно, чули про випадки, коли українські моряки або їхні сім'ї опинялися в складних ситуаціях - безслідне зникнення з борта судна, невиплата заробітної плати, фактичний полон та інше, що не дає спокою більшості одеситів, які пов'язані з морем безпосередньо або побічно.

Пропонуємо вашій увазі інтерв'ю Першого заступника Голови Професійної спілки робітників морського транспорту України Олега Григорюка інтернет - платформі «Зачем», де він відповів на питання, які можуть хвилювати початківців і бувалих моряків.

Розкажіть, чим Ваша Профспілка займається, і хто в ній перебуває?

- Наша профспілка об'єднує близько 70 тисяч членів, більшість з яких - це українські моряки, близько 40 тисяч. Решта, це більше 50 членських організацій, які працюють практично в усіх українських портах, а також на підприємствах морського сектору. Членами нашої профспілки є також і кадети, курсанти практично всіх профільних морських навчальних закладів в Україні. Наша Профспілка постійно поповнюється новими членами, в основному моряками.

Головним нашим завданням є претензійна робота - невиплата заробітної плати, компенсаційні виплати, будь-які порушення трудових прав моряків. Для цього у нас є цілий штат співробітників і єдиний в Україні інспектор ІТФ. В Україні ми є єдиною морською членською організацією ІТФ.

В яких конкретних випадках Ви можете допомогти? Адже, як відомо, не завжди моряки можуть домогтися виплати заробітної плати.

- Проблема в тому, що моряки не завжди до нас звертаються. Виникає якийсь обрив в інформаційному полі. Зі свого боку, ми робимо все можливе: випускаємо журнал, газету, активно працюємо в соцмережах, відповідаємо на листи, на СМС. Ми доступні по будь-яким каналам, зокрема у нас є канал в Telegram. Тобто, ми використовуємо майже всі інноваційні способи зв'язку. Але, тим не менш, багато моряків не вважають за потрібне звертатися до професіоналів, а звертаються до якихось юристів, в якісь благодійні фонди, які по суті не володіють ні ресурсами, ні професіоналізмом для того, щоб надавати кваліфіковану допомогу.

Всю допомогу, яку ми надаємо морякам-членам профспілки, ми надаємо безкоштовно. Моряку чомусь здається, що краще звернутися до когось, хто розповість їм байки, замість того, щоб звернутися до професіоналів, які дадуть вичерпну інформацію і пояснять, на що людина може розраховувати.

Наше завдання - зробити так, щоб якомога більша кількість моряків розуміли свої трудові права, розуміли, як працює система і ставали членами Профспілки.

А яка сума членських внесків, якщо не секрет?

- Абсолютно не секрет. З 2018 року 3 тисячі гривень на рік для рядового і 6 тисяч гривень на рік для офіцерів. Це набагато вигідніше, ніж від кейса до кейсу співпрацювати з юристом, який візьме у тебе від «вибитої» суми 15-30%. Ми пояснюємо моряку, що йому належить згідно контракту і норм чинного законодавства, а що ні, на що він може розраховувати, які у нього є права в даному контексті, і яка виплата йому покладена. Найчастіше, працюючи в нормальній компанії, при травмі або, не дай Боже, смерті, встановлені згідно з колективним договором або індивідуальним контрактом виплати, страховий клуб, який працює з судновласником, здійснює без проблем, і ніякі додаткові дії просто не потрібні. Ми просто відправляємо запит, чекаємо певний час, і моряк або його сім'я отримує належні виплати.

Юристи часто роблять з цього цілу історію, що вони зробили велику роботу, розповідають багато зайвого, а за фактом моряк просто недоотримує гроші.

Які важелі впливу ви застосовуєте до судновласників?

- Членство в ІТФ дає зв'язок і постійний контакт зі 140 інспекторами ІТФ по всьому світу. Це мережа інспекторів, професіоналів, які мають доступ до єдиної бази даних усіх претензій. У тих портах, де знаходяться українські моряки-члени профспілки в

дану хвилину з проблемами, інспектор може зайти на борт судна і вирішувати їх проблеми, почавши переговори з судновласником. Більше ні в кого таких ресурсів немає.

А що стосується такого інструменту, як солідарність моряків і докерів? Наскільки я знаю, ІТФ застосовує цей ресурс.

- Солідарні дії між моряками і докерами - це один з наших пріоритетів. Ми, за своєю суттю, унікальна профспілка, тому що ми об'єднуємо і тих, і інших. Солідарність ми підтримуємо всередині організації, тому у нас легко вдається досягти солідарності між докерськими і морськими профорганізаціями.

У жовтні 2017 року ми провели спільний форум моряків і докерів, куди запросили іноземних колег. Відповідали на питання, розповідали про перспективи співпраці.

Періодично трапляється таке, що моряки пропадають з борта судна, і часто їх родичі не можуть отримати рапорти про розслідування і залишаються в повному невіданні. Як цю проблему вирішувати?

- Проблема в тому, що родичі, найчастіше, звертаються в усі інстанції. Коли горе, коли проблема, вони пишуть всім підряд. Потрібно сфокусуватися на професіоналах, які можуть дати консультацію. Ми такими професіоналами є. У нас є первинна інформація. У будь-якому випадку всі кейси, які ви чуєте по телевізору, які пишуть в Інтернеті, публікують у ЗМІ, проходять через консулат тієї країни, де це сталося, і потрапляють до нас по нашим каналам, тому що ІТФ інспектори нас про це інформують. У нас є єдина вірна інформація з першоджерел.

Коли до нас звертається дружина зниклого моряка, ми їй даємо конкретну інформацію. Люди схильні обманювати і розповідати про те, що ми зараз все вирішимо, всім напишемо, ми всім врятуємо. За фактом, питання пропажі з борта судна найскладніші і довгограючі, і непередбачувані.

Змоделюємо ситуацію. Моряк пропав з судна, припустимо вони прийшли в Кейптаун, де є наш ІТФ інспектор, він піднімається на борт, з'ясовує, що сталося, підключається поліція, місцева прокуратура, влада, починається розбір польотів. Інспектор в цих процесах відіграє ключову роль і з перших рук цю інформацію передає нам. А ми цю інформацію передаємо родичам моряка. Ніякої іншої інформації не існує.

Потім виникає питання, скільки пройде часу з моменту початку пошукових робіт. Якщо знайдено тіло, - ексгумація, розтин, розуміння того, що сталося з моряком, вміст алкоголю, наркотичних засобів в крові. Наше завдання, як профспілки в глобальному масштабі, зробити так, щоб не порушилися права моряка навіть після його смерті. Деякі «нечистоплотні» судновласники можуть написати, що в крові був алкоголь або наркотики і під цим «соусом» не заплатити компенсацію, сказавши, що він викинувся за борт.

Наша Профспілка постійно веде вдосконалення світових стандартів, за якими працюють українські моряки. Ми постійно вносимо пропозиції через ІТФ, постійно намагаємося поліпшити ці стандарти, як би не чинили опір судновласники.

Уявіть, що моряк зник з борта судна, його ніхто не бачив, про це ніхто не знає, камери стоять не скрізь. І в такому випадку встановити, викинувся він або його викинули, дуже складно. Але для цього є технології і слідчі дії. Є конкретний приклад того, як було доведено поліцією, що на борту судна, де пропав капітан, екіпаж був налаштований проти нього, і один з них убив капітана.

Тому не можна спекулювати на цьому питанні, інакше це може погіршити ситуацію. Багато хто викликається допомогти морякам, просто хочуть за-



робити на них гроші; ми не заробляємо на моряках, ми намагаємося їм надати кваліфіковану допомогу і маємо на це статус, ресурси, членство в ІТФ.

Опишіть найгучніший випадок, коли Ваша профспілка допомогла українському моряку або його сім'ї.

- Один з найгучніших кейсів стався в минулому році. Капітан загинув на судні, він був членом профспілки, а наше статутне завдання - допомагати тільки членам профспілки. Була тяганина з документами, його сім'я отримала компенсацію через 9 місяців. Ми відразу попросили родичів не «розпорошуватися», а працювати виключно з нами. Люди нам довірилися, в результаті компенсація: невиплачена заробітна плата, пенсійні виплати, які були покладені за австралійським законодавством. Сума виплат склала півмільйона доларів США. Хоча спочатку родичам запропонували заплатити 40 тисяч доларів. Родичі могли погодитися, але завдяки тому, що почекали і довірилися нам, вони отримали більше. Таких кейсів багато, в основному вони відбуваються не з членами профспілки.

Наостанок хотілося б почути кілька порад, як не потрапити на нечесного судновласника.

- Ми закликаємо всіх моряків не соромитися задавати питання, звертатися до нас за допомогою через Facebook. На регулярній основі ми застерігаємо моряків, навіть не членів профспілки, вони відправляють нам листи, трудові пропозиції, а ми по своїх каналах і базі даних судновласників перевіряємо пропозицію. Якщо ми бачимо ознаки шахрайства, то ми відразу про це повідомляємо і публікуємо.

Кожен моряк повинен знати свої права і бути членом профспілки, бути захищеним і чітко розуміти, коли він підписує контракт, що в ньому написано. Якщо не зрозуміло, що написано, моряк повинен звернутися до фахівців, розібратися і спокійно піти в рейс, підвищувати кваліфікацію. Адже, чим вища кваліфікація, тим менше шанс потрапити на безсовісного судновласника.

ПРМТУ І МЗС ДОМОВИЛИСЯ ПРО КООРДИНАЦІЮ ДІЙ ЩОДО ЗАХИСТУ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ



28 березня в Дипломатичній академії України ім. Геннадія Удовенка при Міністерстві закордонних справ відбулася зустріч керівництва Департаменту консульської служби МЗС України та Профспілки робітників морського транспорту України. Сторону Департаменту представили заступник Директора Департаменту, начальник Управління консульського забезпечення Василь Кирилич і заступник начальника відділу управління кризовими ситуаціями Олександр Зуб. Профспілку представили Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв і його Перший заступник Олег Григорюк.

Сторони обговорили проблемні питання щодо українських моряків, членів екіпажу танкера «SAN PADRE PIA», які були затримані і до сих пір знаходяться в Нігерії, і про інші судна, які знаходяться в інших державах з українцями на борту.

В результаті зустрічі сторони домовилися про координацію дій і подальшу комунікацію між Міністерством закордонних справ України і Профспілкою робітників морського транспорту України. Обговорили також необхідність підготовки комплекс-

су заходів по розробці превентивних заходів для попередження та інформування українських моряків про відповідальність при здійсненні кримінальних дій.

І, як результат зустрічі, вже на початку квітня, згідно з отриманою інформацією з Міністерства закордонних справ України, стало відомо, що 16 громадян України - членів екіпажу судна «AVONMOOR» (IMO 9145279, прапор Королівства Бахрейн), затриманих в Марокко, успішно повернулися на батьківщину.

Крім того, ITF допомогла українським членам екіпажу судна «GEO STAR» в повному обсязі отримати заборгованість по заробітній платі в розмірі 174 тисячі доларів США. Нагадаємо, що судно було заарештовано в порту Констанца (Румунія) ще в січні 2017 року. За інформацією Міністерства закордонних справ України, в даний час всі члени екіпажу успішно повернулися на батьківщину.

Позитивне вирішення цих питань стало можливим завдяки скоординованим діям МЗС України, ITF та її членських організацій в Україні (ПРМТУ), Марокко і Румунії.

ІНСПЕКТОРИ ITF ДОПОМОГЛИ КИНУТИМ В МАРОККО УКРАЇНСЬКИМ МОРЯКАМ



“

THIS LATEST EPISODE OF THE AVONMOOR, DEMONSTRATES IN PRACTICE THE INDISPENSABLE ROLE THE ITF PLAYS IN MARITIME LABOUR RELATIONS.



Завдяки спільній роботі інспекторів Міжнародної федерації транспортників (ITF), членської організації ITF в Марокко (профспілки UMT) і Консульства України в Марокко екіпаж контейнеровоза AVONMOOR (IMO 9145279, прапор Королівства Бахрейн) отримав заборгованість із зарплати в розмірі 107 тисяч доларів США та був успішно репатрійований в Україну.

Судно було кинуте судновласником в січні 2018 року в порту Касабланка, Марокко: 16 членів екіпажу були позбавлені не тільки заробітної плати, а й залишені без постачання - провізії, палива і предметів першої необхідності. Крім того, судно знаходилося на якірній стоянці з вимкненим двигуном, що несло безпосередню загрозу життю моряків.

Контейнеровоз AVONMOOR належить компанії Tylos Shipping and Marine

Services, з якою ITF вже стикалася, як з приводу цього судна, так і з приводу інших. Інспектор ITF на Мальті Paul Falzon повідомив, що у вересні 2016 року вже допомагав членам екіпажу судна AVONMOOR отримати заборгованість по заробітній платі. На сьогоднішній день ITF веде роботу по трьом кинутим суднам цього ж судновласника.

Мохамед Аррачеді, координатор ITF в країнах Арабського світу, і Пол Фалсоне, інспектор ITF на Мальті, звернулися за допомогою до членської організації ITF в Марокко. Профспілка UMT не залишилася в стороні і надала морякам гуманітарну та медичну допомогу.

Як тільки стало ясно, що компанія не збирається виконувати свої зобов'язання перед екіпажем, ITF звернулася в Страховий клуб (P&I). Завдяки скоординованим діям P&I, портової влади, посольства України в Марокко, ITF і профспілки UMT, проблема AVONMOOR була благополучно вирішена: заборгованість по заробітній платі перед екіпажем у розмірі 107 000 доларів США була погашена P&I клубом (20 000 доларів США за грудень були виплачені судновласником ще під час переговорів), а екіпаж репатрійований.

Мохамед Аррачеді подякував усім, хто брав участь в роботі над кейсом судна AVONMOOR: «Я хотів би висловити подяку профспілці UMT, посольству України і владі Марокканського порту за їх підтримку, допомогу і результат».

Варто зазначити, що Міністерство закордонних справ України направило офіційне звернення на адресу зовнішньополітичного відомства Королівства Бахрейн (держава прапора судна) з проханням посприяти в якнайшвидшому вирішенні питання, що також вплинуло на позитивний результат справи.

«Справедливість нарешті восторжествувала, і 16 українських моряків отримали свою зарплату і повернулися додому. Ми хотіли б скористатися цією можливістю і звернути увагу громадськості на безвідповідальну поведінку судновласників, які залишають моряків без допомоги. ITF, вся морська галузь, світові уряди, - ми будемо працювати спільно над усуненням подібних практик» - заявив Мохамед Аррачеді.

Пол Фалсоне додав: **«Справа судна AVONMOOR показує нам темну сторону морського бізнесу - недобросовісні практики, які застосовують такі судновласники, як Tylos Shipping. Але найважливіше тут це те, що ми можемо на власні очі спостерігати ту роботу і той внесок, який ITF і її членські організації привносять в трудові відносини моряків і роботодавців, сприяючи благополуччю моряків».**

Інспектори ITF розповіли екіпажу AVONMOOR про членську організацію ITF на Батьківщині моряків - Профспілку робітників морського транспорту України. Моряки заповнили облікові картки ПРМТУ і незабаром поповнять ряди членів національної Профспілки.

ЕКІПАЖ СУДНА MEKONG SPIRIT - 11 МІСЯЦІВ ВИМУШЕНОГО ПЕРЕБУВАННЯ В ГРЕЦІЇ



Екіпаж судна Mekong Spirit: «Ми вдячні Профспілці робітників морського транспорту України за допомогу і сприяння в цій складній ситуації. Тепер у нас з'явилася нова надія, і ми будемо дуже на вас розраховувати. Спасибі вам велике за все».

На початку квітня в Профспілку робітників морського транспорту України звернулися родичі моряків - членів екіпажу сумнозвісного контейнеровоза Mekong Spirit (IMO 9118513, прапор Мальта), затриманого в Греції за підозрою в контрабанді ще 11 місяців тому - 23 травня 2017 року.

Дружині моториста і матері матроса з Mekong Spirit, які звернулися в ПРМТУ за допомогою і підтримкою, на жаль, не вдалося заручитися підтримкою організації, яка є стороною колективного договору і безпосередньо відповідальною за надання допомоги при вирішенні проблем, з якими зіткнулися члени екіпажу в обставинах, що склалися. Отримавши звернення сімей моряків, які вимушено перебувають на території Греції з моменту арешту судна, і чия вина донині не доведена, Профспілка робітників морського транспорту України не могла залишитися осторонь. На прохання родичів моряків, а також дотримуючись домовленостей з Департаментом консульської служби Міністерства закордонних справ України щодо тісної взаємодії Профспілки і МЗС, досягнутої на зустрічі 28 березня 2018 року в Києві, ПРМТУ направив до Греції свого представника з метою проведення перевірки та збору документів моряків, що містяться на борту, та мають безпосереднє відношення до реалізації їх трудових прав і, зокрема, до оплати їх праці.

Родичі моряків Mekong Spirit, які звернулися до Профспілки, також прийняли рішення відправитися в порт Лаврію, Греція, де стоїть судно, щоб побачити своїх близьких і на місці спробувати розібратися в ситуації і визначити напрямки роботи для позитивного вирішення проблеми. Необхідно відзначити, що сім'ї затриманих в Греції моряків отримують постійну інформаційну підтримку Міністерства закордонних справ України і, зокрема, Посольства України в Грецькій республіці. А при організації поїздки членів сімей, працівники посольства і консул України Максим Текін вирішили питання перебування, розміщення та проведення зустрічей, запланованих в рамках візиту до Греції. Була також організована зустріч з адвокатом і українськими ЗМІ в Посольстві України в Греції, на якій був присутній і представник ПРМТУ.

Необхідно відзначити і традиційну готовність прийти на допомогу морякам і членам їх сімей Благодійного фонду морського транспорту «МОРТРАНС», на адресу якого також надійшло звернення від членів сімей моряків Mekong Spirit. Багато в чому завдяки допомозі «МОРТРАНС» поїздка сімей в Грецію стала можливою, а перебування і пересування - комфортним.

За інформацією МЗС України, сьогодні близько 120 українців затримані на території Греції за звинуваченням у контрабанді наркотичних засобів і зброї, а також перевезення нелегалів. Деяким з них вже винесено вироки, інші перебувають на етапі досудового слідства. У числі останніх і 17 членів екіпажу Mekong Spirit - громадян України з Одеси, Ізмаїла, Чорноморська, Миколаєва та Запоріжжя. Моряки Mekong Spirit знаходяться під слідством - їх звинувачують, що небезпечний вантаж, що перевозиться судном, перевозився з порушеннями санкцій ООН і ЄС. В очікуванні рішення суду морякам заборонено залишати територію Греції.

По суті, як і раніше, будучи найманими працівниками судовласника, моряки продовжують виконувати згідно з контрактом роботу, зокрема забезпечуючи

збереження довіреного їм судна. У свою чергу, судовласник продовжує постачати судно продуктами харчування і виплачувати заробітну плату, хоча і з двомісячною затримкою і в неповному обсязі, що є порушенням не тільки індивідуальних контрактів і положень колективного договору, а й законодавства прапора і міжнародних трудових норм.

Великою проблемою екіпажу сьогодні є відсутність електрики на борту: генератор на 7,5 кВт включається лише на дві години на добу, щоб приготувати їжу і зарядити телефони - єдиний зв'язок з рідними. Миється екіпаж за допомогою нехитрих саморобних душів, зроблених з пластикових пляшок.

Українців з Mekong Spirit вже тривалий час підтримує Благодійна організація «Фонд Бумбураса» на чолі з її головою - одеським підприємцем грецького походження Пантелісом Бумбурасом. Пан Бумбурас оплатив оренду квартири для членів екіпажу в безпосередній близькості від місця стоянки судна, де моряки можуть помитися, попрайти і просто «змінити картинку» і розслабитися. Підприємець також оплачує послуги місцевого адвоката Пана Димитріоса Папаконстандопулоса, який в даний час займається подачею прохань в суди різних інстанцій з тим, щоб моряки на час розслідування могли покинути Грецію і відзначитися в Консульстві в Одесі, за умови, що на фінальне засідання суду їм все-таки доведеться прибути до Греції.

«Це тільки початок процедури повернення моряків в Україну. Повинно відбутися слухання суду вищої інстанції. Рішення можуть прийняти протягом місяця. Але основне - дочекатися завершення досудового розслідування», - дав коментар пан Папаконстандопулос телеканалу «ІНТЕР».

Адвокат також коментує, що екіпажу контейнеровоза Mekong Spirit пощастило трохи більше, ніж їх товаришам по нещастю - морякам, заарештованим чи затриманим за аналогічними звинуваченнями. Морякам з Mekong Spirit дозволили очікувати вироку на свободі, а не в слідчому ізоляторі, що є чи не поодиноким випадком в судовій практиці Греції. Адвокат налаштований оптимістично: він вірить, що йому вдасться повернути своїх підопічних на батьківщину, а також впевнений у виправдувальному вироку для всього екіпажу.

Незважаючи на той факт, що моряки Mekong Spirit не перебувають на обліку в ПРМТУ, Профспілка прийняла рішення надати всю необхідну допомогу і сприяти екіпажу у відновленні їх трудових прав. Готова допомогти українцям з Mekong Spirit і членська організація ITF в Греції - Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), про що повідомив Координатор ITF в Греції Статіс Коуракос.

«Ми докладемо всіх зусиль, щоб допомогти екіпажу контейнеровоза Mekong Spirit відновити свої законні трудові права. У ситуації, коли екіпаж не може отримати захист від організації, чия безпосередня відповідальність - стежити, щоб судовласник дотримувався своїх договірних зобов'язань, а не просто збирати членські внески, в цій ситуації нам доводиться мобілізувати свої ресурси і в черговий раз вставати на захист простого українського моряка. І наш моряк може бути спокійний: його підтримує вся профспілкова родина ITF», - каже Михайло Кіреєв, Голова Профспілки робітників морського транспорту України.



ПРМТУ ПРЕЗЕНТУВАЛА МЕДИЧНИЙ ПОСІБНИК ДЛЯ МОРЯКІВ



Профспілка робітників морського транспорту України регулярно проводить зустрічі з моряками-членами ПРМТУ. Так, 2 квітня, Профспілка черговий раз зібрала моряків на інформаційному семінарі.

Учасників заходу привітав Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк, який розповів морякам про діяльність і досягнення Профспілки, познайомив з новими проектами і планами ПРМТУ.

На семінарі відбулася презентація Медичного посібника для моряків, який побачив світ завдяки спільній роботі Профспілки і Українського НДІ медицини транспорту під егідою Міжнародної феде-

рації транспортників (ITF).

У медичному посібнику для моряків, в максимально доступній для розуміння звичайним людям (не медикам) формі, систематизовані загальні відомості про невідкладні стани здоров'я моряків, які можуть трапитися на борту судна, про захворювання, найчастіше в практиці фахівців з суднової медицини, а також наведені загальні принципи медичного догляду на борту судна за постраждалими і хворими, тактика не медиків в разі виникнення необхідності надати допомогу хворому або травмованому члену екіпажу. Наведені загальні відомості про

несприятливі гігієнічні фактори суднової діяльності, про професійно-обумовлені захворювання моряків.

«Робота моряка - одна з найнебезпечніших професій у світі. Найменша помилка або зволікання можуть коштувати моряку здоров'я і навіть життя, не кажучи вже про незалежні від людей ситуації, яких в море тисячі. Незважаючи на те, що моряки регулярно проходять медичну комісію, їх здоров'я постійно перебуває під загрозою. У цьому посібнику викладено загальні відомості про захворювання, принципи надання першої долікарської допомоги, шкідливі фактори суднового



середовища і профзахворювання, методи самодіагностики стресу та психологічної саморегуляції. Він розроблений для того, щоб корисна і важлива інформація про медичні аспекти була завжди під рукою», - зазначив Олег Григорюк.

Крім того, великий інтерес учасників заходу викликало питання про особливості пенсійного забезпечення моряків, з яким виступила спеціаліст Головного управління Пенсійного фонду України в Одеській області.

Були розглянуті також юридичні аспекти, оподаткування доходів моряків і інші актуальні питання.



УКРАЇНА ХОЧЕ ПОВЕРНУТИ ТАНКЕР, ЗААРЕШТОВАНИЙ В ЛІВІЇ ЗА ПІДОЗРОЮ В КОНТРАБАНДІ



Міністерство інфраструктури ініціює звернення до посольства Лівії в Україні щодо повернення судна «Рута» у державну власність і можливого механізму компенсації завданих збитків компанією-фрахтувальником.

Про це під час спеціальної наради, яка відбулася 12 квітня в Міністерстві інфраструктури України, розповів заступник міністра інфраструктури Юрій Лавренюк - повідомляють в МІУ.

Ю.Лавренюк повідомив, що судно «Рута», яке знаходиться на балансі ДП «Одеський МТП», було заарештовано у територіальних водах Лівії 28 квітня 2017 року. З 2005 року судно передано компанії-фрахтувальнику «Manchester Shipping S.A.». За рішенням Морської арбітражної комісії при ТПП України від 23.09.2014 року компанія «Manchester Shipping S.A.» зобов'язана повернути судно «Рута» до ДП «Одеський МТП».

Постановою Державної виконавчої служби від 24.11.2017 року судно оголошено у розшук.

28.04.2017 року вищевказане судно було затримане у територіальних водах Лівії за підозрою у контрабанді нафтопродуктів.

За інформацією МЗС України, слідство у кримінальній справі, порушеній у Лівії щодо затримання судна, завершено, матеріали передано до Лівійського суду.

Відповідно до протоколу міжвідомчої наради МЗС, яка відбулась 23.01.2018 р., головним координатором заходів щодо звільнення заарештованого судна було визначено ДП «Одеський МТП».

«З метою недопущення втрати державного майна, Міністерство інфраструктури ініціює звернення до посольства Лівії в Україні, а також доручило ДП «Одеський МТП» розробити план заходів з повернення судна «Рута» у державну власність і можливого механізму компенсації завданих збитків компанією «Manchester Shipping S.A. Судно «Рута» має бути повернуто у державну власність!», - наголосив заступник міністра.

ВЕЛИКА ЖОВТНЕВА ЕВОЛЮЦІЯ В МАРІУПОЛЬСЬКОМУ ПОРТУ



У Маріупольському порту активно реалізують програму розвитку кадрового резерву під кодовою назвою Велика Жовтнева Еволюція, адже стартувала вона в жовтні минулого року. А вже в березні нинішнього відбулася ювілейна десята «жива» зустріч Клубу розвитку кадрового резерву «РЕЗОНАНС». В його рамках недавно почав свою роботу внутрішньоклубний проект «Гурток знань», учасники якого планують провести протягом квітня-травня ряд «живих» зустрічей. Гурток абсолютно відкритий: будь-який співробітник порту може приєднатися і «приміряти» на собі формат роботи клубу. Якщо «костюмчик сяде», то гість напевно стане завсідником «Резонансу».

Третього квітня відбувся дебют однієї з команд, тема - «Стратегічне мислення». Змістовна презентація, цікаві слайди, захоплююча гра не залишила байдужими не тільки учасників, а й гостей. На наступній зустрічі учасникам належить розкрити тему «Співпраця і командна робота».

КАБМІН ПОГОДИВ СТВОРЕННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ОРГАНІВ МОРСЬКОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ

Кабінет міністрів України погодив пропозицію Мінінфраструктури та Державної служби морського та річкового транспорту про створення міжрегіональних територіальних органів Державної служби морського та річкового транспорту України (Морської адміністрації). Це закріплено розпорядженням уряду № 213-р від 4 квітня 2018 року, текст якого оприлюднено на веб-сайті Кабміну.

Створення таких підрозділів, як зазначається в поясненні до документа, дозволить центральному органу виконавчої влади здійснювати реалізацію своїх повноважень на території відповідної адміністративно-територіальної одиниці.

«Прийняття акта є необхідною умовою для повного, належного та своєчасного виконання Морською адміністрацією своїх функцій і повноважень на території відповідної адміністративно-територіальної одиниці, спрямованих на реалізацію державної політики в сферах морського і річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також в сфері безпеки на морському та річковому транспорті», - йдеться в розпорядженні.

Як повідомлялося, Кабінет міністрів 17 січня 2018 року опублікував постанову від 6 вересня 2017 року №1095 «Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України». Міністр інфраструктури Володимир Омелян повідомив, що вона запрацює з 1 серпня 2018 року. Повідомлялося, що зазначена служба буде центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом міністрів через міністра інфраструктури, які реалізують державну політику в сферах морського і річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також в сфері безпеки на морському та річковому транс-

порті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості).

В Україні раніше діяла Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті («Укрморрічінспекція»). Між тим, згідно з постановою уряду №442 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади», в Україні була створена «Укртрансбезпека» шляхом злиття «Укртрансінспекції», «Укрморрічінспекції» і перепідпорядкування «Держспецтрансслужби».

Однак положення про колишню «Укрморрічінспекцію» і новостворену Морську адміністрацію майже однакові в частині завдань. Також, як колишня інспекція, так і нова служба є центральним органом виконавчої влади. Таким чином, фактично, Кабмін відтворив «Укрморрічінспекцію», дещо видозмінивши її.

Морська адміністрація буде розміщуватися на правах оренди в будівлі Мінінфраструктури. 11 квітня Кабінет міністрів України призначив керівником Морської адміністрації Дмитра Петренка строком на 5 років з випробувальним строком на 6 місяців.



ПЕРЕЛІК МІЖРЕГІОНАЛЬНИХ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ОРГАНІВ ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ МОРСЬКОГО І РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ (МОРСЬКОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ)
Чорноморсько-Азовське міжрегіональне управління
Чорноморське міжрегіональне управління
Верхньодніпровське міжрегіональне управління
Нижньодніпровське міжрегіональне управління
Подільсько-Карпатське міжрегіональне управління

ЧАСТИНА ПОРТОВИХ ЗБОРІВ БУДЕ СПРЯМОВУВАТИСЯ ДО МІСЦЕВИХ БЮДЖЕТІВ



23 березня в Южному відбулась спільна нарада Асоціації міст України, Міністерства інфраструктури України та АМПУ з питань діяльності морських портів.

В ході зустрічі було представлено стратегію розвитку морських портів України до 2038 року, обговорено план дій щодо розвитку автомобільних транспортних сполучень у портових містах та передпортовій місцевості, шляхи використання частини портових зборів до місцевого бюджету, визначення меж портів та участі місцевої влади у житті містоутворюючих підприємств. За результатами обговорень підготовлено текст спільного протоколу зустрічі щодо співпраці між містами, відділеннями АМПУ, МІУ та власне стивідорами. Документ передбачає розробку найближчим часом алгоритму розрахунку відрахувань до місцевих бюджетів

частки портових зборів з метою інвестування їх в утримання доріг, мостів та інших інфраструктурних об'єктів, що знаходяться на балансі міст, але використовуються у роботі портів.

Окрім постійних учасників робочої групи, в Южне завітали заступник губернатора Одеської області, міські голови, або їх заступники із 12 міст України (Одеса, Чорноморськ, Миколаїв, Маріуполь, Херсон, Ізмаїл та ін.), де розташовані порти, керівник ДП «Адміністрація морських портів України» Райвіс Вецкаганс, представники Асоціації портів України.

Нагадаємо, 23 січня 2018 року наказом №33 Міністерства інфраструктури України створена робоча група із взаємодії різних видів транспорту під час організації перевезень через морські торговельні порти України.

240 НАРОДНИХ ДЕПУТАТІВ ПІДТРИМАЛИ В ПЕРШОМУ ЧИТАННІ ЗАКОНОПРОЕКТ «ПРО КОНЦЕСІЇ»

Верховна Рада України, в дуже стислі терміни, прийняла за основу законопроект «Про концесії», який встановлює правила партнерства між державою і приватними інвесторами і повинен замінити діючий зараз аналогічний документ 1999 року.

Зокрема, Кабмін пропонує встановити податкові пільги і замінити старі процедури більш доброзичливими і зрозумілими для інвесторів. Наприклад, гарантувати незмінність умов роботи, включно оподаткування, на весь термін реалізації проектів, який може становити від 3 до 50 років.

«Власність залишається державною, але тепер є шанс залучити стратегічних світових інвесторів в економіку України на прозорих умовах. Для держави - це збільшення надходжень до державного бюджету, тисячі нових робочих місць, нові технології

і прозора бізнес-культура і правила», - зазначив міністр інфраструктури В.Омелян.

Голова парламентського комітету з питань економічної політики Андрій Іванчук відзначив, що законопроект, зокрема, розмежовує регулювання концесії та інших форм державно-приватного партнерства, спрощує процедуру виділення земельних ділянок для концесійних проектів, встановлює єдину процедуру прийняття рішень у всіх формах державно-приватного партнерства, в тому числі, концесії.

Але у парламентаріїв знайшлося чимало претензій і, до другого читання, деякі його положення повинні зазнати значних змін.

Зокрема, йшлося про непрозору процедуру проведення конкурсів, які наділяють правом вибирати

концесіонерів за результатами прямих переговорів. Під час підготовки документа до другого читання питання щодо концесійного конкурсу повинні доопрацювати.

Також депутати розкритикували ідею наділити концесіонера правом здавати в оренду і відчужувати передане йому державне майно, у чому політики побачили ознаки прихованої приватизації. Нарешті, жорсткій критиці піддали норму, яка передбачає можливість доплат з боку держави концесіонеру в разі зменшення його доходів.

Але в цілому, депутати зійшлися на думці, що цей закон слід було прийняти раніше.

Нагадаємо, форма концесії запланована, як основна в процесі залучення приватних інвестицій в портову галузь України.

З НОВИМ ЗАКОНОМ БУДЕ ШВИДШЕ: КОНЦЕСІЙНІ ПІЛОТНІ ПРОЕКТИ В ПОРТАХ НАБИРАЮТЬ ОБЕРТІВ

Верховна Рада в першому читанні прийняла проект закону «Про концесії». Документ розроблявся за ініціативою уряду України міжнародними консультантами Hogan Lovells. Технічну підтримку надав ЄБРР. Також участь в підготовці брали МІУ, Міністерство економічного розвитку і офіс SPILNO. Робота над законопроектом почалася ще влітку 2016 року. Про перші ж концесійні проекти в портах вперше заговорили роком раніше, коли Міністерство інфраструктури очолював ще Андрій Пивоварський. Саме тоді, як пілотні проекти, були відібрані Херсон і Ольвія.

Незважаючи на те, що закон «Про концесії» розроблявся вже два роки, в МІУ завжди дотримувалися думки, що в питанні державно-приватного партнерства всі форми гарні. Йшлося про те, що маленькі порти має сенс віддати зараз на приватизацію, оскільки вони збиткові і утримуються за рахунок більших. Але кілька днів тому міністр інфраструктури Володимир Омелян заявив, що в концесію будуть віддані всі порти, чим викликав на ринку дискусію.

Яка поточна ситуація з пілотними проектами концесії в портах Херсон і Ольвія, і що дасть прийняття закону «Про концесії»? На ці питання відповіли радник міністра інфраструктури Надія Казначеева, глава Проектного офісу SPILNO Тарас Бойчук, старший інвестиційний радник IFC Олег Кудашев і керівник експертного напрямку ЦТС-Консалтинг Андрій Шкляр.



Андрій Шкляр, керівник експертного напрямку ЦТС-Консалтинг

Сьогодні в світі роль інфраструктури переглядається. За розрахунками McKinsey, до 2030 року сумарні інвестиції в інфраструктуру тільки для підтримки поточних темпів економічного зростання повинні скласти близько 57 трлн. доларів, значна частина яких повинна здійснитися на ринках, що розвиваються. Це означає, що виключно державних коштів на ці цілі буде недостатньо, і урядам необхідно буде включитися в боротьбу за приватні інвестиції.

Саме в цьому розрізі нам необхідно розглядати можливості концесії для України - як механізму прозорого і зрозумілого більшій частині цивілізованого фінансового світу інвестування. Причому, концесійні механізми повинні бути однаково прийнятні як для greenfield, так і для brownfield проектів - адже будь-які умови, що обмежують гнучкість, з нашого боку, як держави, в першу чергу, грають проти нас, адже звужують перелік потенційних концесіонерів.



Надія Казначеева, радник Міністра інфраструктури, менеджер проектів концесії та державно-приватного партнерства Офісу націнвестицій

Стратегією розвитку портів - 2038 закладено розвиток державних стивідорних компаній, використовуючи концесію. Концесія є найоптимальнішим інструментом, і два роки тому МІУ прийняло рішення про початок підготовки реалізації двох пілотних проектів - в портах Херсон і Ольвія. Більшість експертів сходяться на думці, що концесія - оптимальний для України шлях розвитку державних стивідорних компаній. Приватизація - питання політично досить гостре, складне через відсутність нормальної практики. І для України зараз, напевно, потрібно спробувати повторити досвід Туреччини, де розвиток інфраструктури вже 30 років йде через концесію.

За умов наявності ефективного інструментарію, приватизацію можна провести в будь-який період часу. І в даному контексті концесія може бути підготовчим етапом приватизації, який дасть можливість державі привести активи в ринковий стан і наростити їх капіталізацію. Який у нас зараз вибір, як у держави? Або приватизувати маленькі порти по тій ціні, яку на сьогодні за них запропонує ринок, але це не заробіток грошей ... ми віддаємо, щоб не зазнавати збитків і не плодити корупцію. Або другий варіант - віддати в концесію, поліпшити (модернізувати) актив і потім продати його набагато дорожче через кілька років. Виходячи з такої теорії, концесія зараз більш правильний інструмент. Тому вважаю за необхідне зараз сконцентруватися на двох проектах, подивитися, як вони підуть, і тоді вирішувати остаточно, що робити далі з іншими аналогічними активами. Зараз найголовніше - зробити ТЕО і підготувати структуру угоди.

Що стосується прийняття закону «Про концесії», то закон не є самоціллю - це інструмент, за допомогою якого ми залучимо інвестиції. Просто з цим законом ми зробимо це швидше, грамотніше, у нас буде більше можливостей для отримання фінансування, застав, вибору юрисдикції та інше.



Тарас Бойчук, глава Проектного офісу SPILNO

Вже почалася робота над ТЕО, ми отримали інформаційні запити від консультантів, і вони починають збирати інформацію. Після того як буде розроблено ТЕО, ми повинні будемо всередині МІУ провести аналіз ефективності. На цю процедуру у міністерства є місяць, після чого готується висновок про доцільність чи недоцільність цього проекту, який підписується міністром. Після цього ТЕО і звіт направляються в МЕРТ. Зі свого боку, Мінекономрозвитку залучає Мінфін, який свогитесь на предмет бюджетної ефективності, фінансових ризиків. У них є 45 днів на затвердження або не затвердження цього висновку. На наступному етапі - узгоджений висновок відправляється назад в МІУ і, якщо проект був затверджений, то МІУ починає формування тендерної комісії і оголошує тендер. Орієнтовно, тендер буде оголошений в кінці 2018 - початку наступного року.

Підготовча процедура до тендеру однакова, як за існуючим законом, так і за новим. Різниця полягає саме в етапі конкурсу, і ми розраховуємо, що він буде проведений за новим законом. Нам нічого не заважає зробити це за поточним. До нього є певні питання, але це не зупинить концесію.

Олег Кудашев, старший інвестиційний радник IFC

Ми будемо рухатися таким чином - через МІУ, АМПУ і SPILNO ми оголосили, що проекти запущені, починається аналіз, і що команди IFC, ЄБРР, МІУ і АМПУ просять потенційних інвесторів висловлювати інтерес в цих проектах. Це був наш перший крок, щоб показати і в Україні, і за її межами, що ми почали роботу. Наступний крок - ми створюємо базу даних всіх інвесторів, як українських, так і зарубіжних, які могли б бути зацікавлені в цих проектах. З тими, хто висловить зацікавленість і зареєструється в нашій базі даних, ми будемо більш тісно працювати - повідомляти про те, як розвивається проект, проводити інтерв'ю. У нас є різні формати роботи - відкриті, де багато інвесторів збираються, і після презентації йдуть питання / відповіді. Є формати індивідуального спілкування, в яких також є користь, бо інвестори більш відкриті.

Після того, як ми визначимо, хто у нас потенційні інвестори, буде роуд-шоу. Ми зустрінемося з ними і обговоримо більш детально план проекту. Думаю, ми організуємо його за місяць до тендера в Києві, або, якщо будуть закордонні інвестори, можливо, в Лондоні. Це буде вже останній етап маркетингу, щоб обговорити всі останні деталі проекту, а також залучити тих інвесторів, які ще не зважилися брати участь в тендері.

Безпосередньо деталі залежатимуть від структури проекту. Наприклад, якщо в Ольвії буде проект greenfield по зерну, який вимагає великих інвестицій, то потрібно буде шукати агрохолдинги, які мають вантажі і фінансові можливості для реалізації таких проектів. А якщо це буде виключно передача порту в управління портовому оператору, то будемо шукати або консорціум між операторами і вантажовідправниками, або ж компанії або інвестиційні фонди, які вміють управляти диверсифікованим портом. Але, при цьому, потрібно розуміти, що як би ми не хотіли, в ці проекти навряд чи прийде оператор контейнерних терміналів - це не їх бізнес. Думаю, що через місяць-два у нас вже буде повний список потенційних інвесторів.

www.cfts.org.ua

ВСІ ДЕРЖАВНІ ПОРТИ БУДУТЬ ПЕРЕДАНІ У КОНЦЕСІЮ



Українські державні порти будуть передаватися виключно в концесію - від варіантів приватизації або оренди портів в Мінінфраструктуру відмовилися. Про це повідомив міністр інфраструктури України Володимир Омелян на брифінгу в міністерстві.

«Питання концесії державних портів України. У нас була довга дискусія: приватизація, концесія, оренда. За підсумками цієї дискусії ми виходимо на формат, що всі державні порти після прийняття закону України про концесію будуть передані в концесію в залежності від ситуації на 25, 49 або ін. років», - повідомив міністр інфраструктури.

Разом з тим в.о. голови ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) Райвіс Вецкаганс повідомив, що АМПУ очікує оголошення концесійних конкурсів по державних стивідорних компаніях «Ольвія» і Херсонський МТП в кінці 2018 - початку 2019 року.

ІНВЕСТИЦІЇ 2018. НА ЩО РОЗРАХОВУВАТИ ПОРТАМ УКРАЇНИ

У 2018 році ДП «Адміністрація морських портів України» планує інвестувати в порти 4,266 млрд. грн. На які ж вливання може розраховувати той чи інший порт, і які компанії виграють більше інших?

Порти Великої Одеси

В цьому році China Harbour Engineering Company Ltd продовжить днопоглиблення морського підхідного каналу та операційної акваторії причалів № 5-6 морського порту «Южний» з 19 до 21 метра. Проект загальною вартістю понад 586 млн.грн. планується завершити в 2019 році. Це дозволить приймати судна дедекейтом понад 260 тис.тонн і отримати додаткові надходження в розмірі понад 300 тис. дол на рік. У порту знаходяться термінали групи компаній ТІС, реалізується масштабний проект будівництва зернового терміналу Cargill.

У 2018 році АМПУ має намір провести експлуатаційне днопоглиблення в акваторії Одеського порту, прибравши 106,6 тис.куб.м ґрунту. Роботи виконає підрядник, який виграв оголошений в грудні 2017 року тендер.

Восени минулого року уряд затвердив проектну документацію реконструкції причалу № 7. Довжина причалу збільшиться з 357,45 м до 386,5 м, ширина - з 25 до 40 м, глибини складуть 13,5 м. Проект передбачає заміну ж/д шляхів і реконструкцію покриття причалу. Інтенсивність навантажень буде збільшена з 10 до 20 тонн на м.кв. У березні роботи з реконструкції було розпочато ТОВ «Ремонтно-будівельний трест ЧМП», який виграв тендер. Загальна сума - 787,5 млн. грн., термін виконання робіт - понад 2 роки. Причал орендує портовий оператор ТОВ «Металзюкраїн Корп.ЛТД». Компанія має намір перевалювати зернові вантажі і готується до зведення терміналу в тилу причалу.

Цього року повинен бути побудований причал № 1-3. Довжина причалу - 254 м, проектна глибина - 12 м. За результатами тендера АМПУ замовила роботи ТОВ «Підприємство «Маст-Буд», вартість - 243,8 млн.грн. Днопоглиблювальні роботи на 14% вартості договору (загальна сума - 34,8 млн.грн.) виконає субпідрядник ТОВ «Ван Оорд Україна».

Будівництво було розпочато близько 5 років тому, але була виконана лише половина робіт. Закінчити проект планують протягом року, після чого він зможе приймати судна типу Rapamax. У цьому зацікавлений «Бруклін Київ», який збільшує ємності для зберігання зернових. Компанія зможе наростити потужність терміналу як мінімум на 1 млн.тонн на рік, і оборот терміналу досягне запланованих 4,5 млн.тонн.

АМПУ також планує відновити будівництво хвилерізу, який необхідний ДП «КТО», що будує контейнерний термінал на Карантинному молу. У квітні 2014 року залізобетонні конструкції хвилерізу на ділянці 180 м. накренилися і частково пішли під воду, через що будівництво було призупинено.

Кабінет міністрів затвердив ряд проектів розвитку морського порту «Чорноморськ» на загальну суму 2 млрд. грн.

Компанія СНЕС перемогла в тендері на проведення днопоглиблювальних робіт в порту «Чорноморськ» (в операційній акваторії 1-го ковша Сухого лиману). Підхідний ка-

нал поглиблюють за 87,149 млн.грн. без ПДВ, а операційну акваторію - за майже 317 млн.грн. Глибина досягне 15 м. Також буде відремонтовано і пофарбовано елементи фасадної поверхні надбудови лицьової стінки і т.д. Прийнято ТЕО проекту з реконструкції гідротехнічної частини причалу № 2. АМПУ проводить процедуру закупівлі послуг з розробки проектно-кошторисної документації, щоб реконструювати причал в 2019 році. Як раніше повідомляв міністр інфраструктури Володимир Омелян, території морського порту «Чорноморськ» в районі причалів № 1-6 може орендувати Hutchison Ports - конкурс відбудеться вже в травні.

Буде реконструйовано гідротехнічну частину причалів №№ 7-8. Тили цих причалів планується здати в довгострокову оренду, заявки подало кілька компаній. Потужності причалу № 7 становлять 3 млн.тонн, проектна потужність причалу № 8 - 5 млн.тонн.

Миколаїв і Херсон

У 2018-2019 роках АМПУ пообіцяла інвестувати в Миколаївський МТП понад 600 млн.грн.

211 млн.грн. будуть спрямовані на експлуатаційне днопоглиблення на підхідному каналі порту Миколаїв (13-е коліно Бузько-Дніпровсько-Лиманського каналу), в акваторії і на підхідному каналі Дніпро-Бузького порту.

Близько 380 млн.грн. планується інвестувати в будівництво причалу № 8, зруйнованого ще під час Другої світової війни. Він повинен бути довжиною 220,66 м., глибина біля стінки складе 10,5 м. з перспективою збільшення глибини до 13 м.

У жовтні 2017 р АМПУ оголосила конкурс на будівництво нового причалу № 8. 27 грудня будівництво причалу за результатами тендеру замовили ТОВ «Гідробуд Україна». До кінця 2019 року компанія збирається виконати днопоглиблювальні роботи в загальному обсязі 73,7 тис. куб.м. Вартість днопоглиблення - 87,4 млн.грн, близько 23% робіт виконає субпідрядник - ТОВ «Ван Оорд Україна». Будівельні роботи в основному виконає ТОВ «СК» Промбудсервіс (73% від вартості договору).

Раніше повідомлялося, що в тилу причалу № 9 інвестор ТОВ «Німорсервіс» має намір побудувати зерновий термінал, інвестувавши понад 700 млн.грн. Компанія більше 10 років орендує там складські майданчики і крани. У 2016 році Мінінфраструктури погодило продовження договору оренди на 10 років.

Планується також виконати проектні роботи з модернізації та реконструкції причалу №9 і №7 та реконструкції молу в портопункті Очаків.

За більш ніж 160 млн.грн. АМПУ має намір створити накопичувальну стоянку для великовантажного автотранспорту площею 35 га. і логістичний центр для диспетчеризації. Втім, тут залишається невирішеним питання із земельною ділянкою. В кінці минулого року міська рада підтримала виділення землі, але в.о. мера Миколаєва наклав вето на рішення сесії.

У порту «Ольвія», де в концесію планується віддати держгидродора, в цьому році повинні вичерпати 196 тис. куб.м. ґрунту.

До осені, відповідно до очікувань АМПУ, довести до па-



спортних глибини в акваторії і на підхідному каналі Херсонського порту повинна ТОВ «СМД-Інвест». Вартість робіт становить 120,2 млн.грн. без ПДВ за 401,3 тис. куб.м.

«Для Херсонського порту, який Міністерство інфраструктури готує до концесії, підтримання глибин є на сьогодні вкрай актуальним і необхідним кроком. Тендер був проведений на початку року, тому розраховуємо на оперативну мобілізацію флоту підрядником і очікуємо якісне проведення робіт і здачу проекту вже на початку осені», - зазначив керівник АМПУ Райвис Вецаганс.

Азовське море

Орієнтовний обсяг днопоглиблення в порту Маріуполь на цей рік становить 1,4 млн.куб.м. Мінінфраструктури вже затвердила проект реконструкції гідротехнічної частини причалу № 4 в Маріупольському порту. Роботи за 136,6 млн.грн. протягом півтора років виконає «Підприємство «Маст-Буд». Довжина причалу № 4 складе 234 м., глибина біля причалу - 9,75 м. У тилу причалів № 3-4 ДП «Маріупольський МТП» має намір побудувати зерновий термінал. У минулому році в тилу причалу № 4 держгидродора проводив підготовчу роботу до будівництва терміналу, будівництво яке має розпочатися вже в цьому році.

У порту Бердянськ компанія, яка переможе в тендері, вичерпає 1,5 млн.кубів. Тут оперує держгидродора БМТП і такі портові оператори, як «Аскет Шиппінг», «Нова Хортиця», «Агро-клас», «Агрія».

Дунай

Експлуатаційне днопоглиблення акваторії Ізмайльського морського порту АМПУ здійснює своїми силами. Її флот працює біля причалів 2 вантажного району, де глибини впали до критичних позначок і де необхідно витягти 60 тис. куб.м.ґрунту. Загальний же обсяг днопоглиблювальних робіт в Ізмайльському порту, згідно з планами на 2018 рік, складе 210 тис.куб.м. Порт важливий для перевалки окатишів компанії «Fertex» і ін. В цьому році буде також проведено експлуатаційне днопоглиблення в порту Рені.

Малі порти

Що стосується малих портів, то в цьому році їм будь-які значні фінансові надходження не світять. «Такі держпідприємства (як наші філії, так і стивідори) збиткові. Ми не можемо робити інвестиції, не маючи гарантій, що вони окупляться. І підтримуємо їх тільки для того, щоб вивести на концесію», - прокоментував Райвис Вецаганс.

«Наприклад, по Скадовську у нас були переговори щодо запуску поромної лінії. Ми розглядаємо можливість побудувати там бетонні дороги (ж/д сполучення там немає), але капітальних інвестицій зараз ми тут не робимо. Якби була гарантія вантажопотоку (поромне сполучення з Туреччиною), ми розглянули б питання, але її поки немає», - уточнив глава АМПУ. В цьому році в порту планується провести експлуатаційне днопоглиблення і вибрати 100 тис.куб.м.ґрунту.

«В Усть-Дунайську хороша динаміка за пасажиропотоком: в минулому році було 27 суднозаходів з 4532 пасажирами. Це в два рази більше, ніж в 2016 році. Це річкове сполучення. Вони по Дунаю до нульового кілометра доходять з Європи і потім повертаються. Це можна розвивати, але великі інвестиції не окупляться, потрібно передавати приватному бізнесу», - додав він.

Втім, є виключення - Білгород-Дністровський порт. Цього року АМПУ буде проводити днопоглиблення своїми силами. «В минулому році земснаряд «Скіф» там добре працював, півмільйона кубометрів вичерпали, в цьому році було б добре вийти на 4 метри (зараз глибина в порту - 3,5 м.), щоб судна з більшою осадкою заводили», - каже Райвис Вецаганс. «Там перспективи є: в минулому році порт перевалив 352 тис.тонн. Для порівняння: Усть-Дунайськ перевалив 54 тис.тонн, Скадовськ - 21 тис.тонн», - пояснив глава АМПУ.

Порти України

МОДЕРНІЗАЦІЯ ТА РОЗВИТОК ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Будівництво

Причал 1-3 в Одеському морському порту

Контейнерний термінал на Карантинному молу в Одеському морському порту

Розробка проекту будівництва ділянок обробки контейнерів та легкової колісної техніки у порту Одеса з виїздом на окружну дорогу

Причал № 8 у порту Миколаїв

Реконструкція

Реалізація інфраструктурного проекту реконструкції причалів 5, 6, 7, 8 в морському порту «Южний»

Реалізація інфраструктурного проекту реконструкції причалів № 11-17 морського порту Чорноморськ

Реконструкція гідротехнічної частини причалу № 3, 4 у порту Маріуполь

Реконструкція причалу № 7 у Одеському порту

Реконструкція гідротехнічної частини причалу № 1 порту Чорноморськ

Реконструкція гідротехнічної частини причалу № 2 порту Чорноморськ

Днопоглиблення

Реконструкція водних підходів, маневрових зон операційних акваторій та підхідних каналів у порту «Южний»

Реконструкція підхідного каналу та операційної акваторії 1-го ковша Сухого лиману у порту Чорноморськ

МОЛОДЬ ПРМТУ ГОТОВА ВЧИТИСЯ



Історія Молодіжного руху в Профспілці робітників морського транспорту України бере свій початок з 2003 року. За ці роки Молодіжній раді вдалося згуртувати сотні молодих профспілкових активістів, провести кілька Форумів молоді та десятки інформаційних та навчальних семінарів, підняти безліч гостро-соціальних питань.

Важливо, що Молодіжна рада ПРМТУ працює при повному сприянні Центральної ради Профспілки і Голови ПРМТУ Михайла Кіреєва.

Сьогодні, коли морська галузь України знаходиться в стані реформування, особливо важливо інформувати і навчати молодих працівників. Молодіжна рада приділяє велику увагу навчанню молодіжного профактиву та регулярно проводить навчальні семінари і тренінги із залученням українських та іноземних фахівців.

Третього квітня ПРМТУ провів тренінг-практикум з колективно-договірних регулювання трудових відносин для представників Молодіжної ради ПРМТУ.

З вітальним словом до молодих профспілкових активістів звернувся Михайло Іванович Кіреєв. Він наголосив на важливості молодіжної політики для ПРМТУ і в

черговий раз висловив повну готовність надавати всебічну підтримку молодіжному руху українських транспортників.

У заході взяли участь 25 представників молоді з усієї України. Про рівень соціального діалогу в Україні та про роль ПРМТУ в ньому розповіла Помічник Голови ПРМТУ з колективно-договірної роботи та охорони праці Любов Микитюк. Детально про трудові права молоді та нормативно-правові акти, що регламентують права цієї категорії трудящих, було сказано в доповіді Помічника Голови ПРМТУ Юлії Пелих.

Крім того, фахівцями ПРМТУ була підготовлена і проведена рольова гра, спрямована на захист інтересів молоді в трудовому процесі.

Учасники семінару проявили великий інтерес до теми і вступили в цікаву і насичену дискусію, піднімали свої запитання і отримували на них відповіді.

Протягом дня представники молоді взяли участь в розширеному засіданні Президії Профспілки робітників морського транспорту України.



ЛЮДИ ПОРТОВСЬКОЇ ДИНАСТІЇ



Олексій Жіговко в Маріупольському порту з 2001 року. Починав тальманом, а через пару років його вже призначили змінним помічником начальника складу. 10-річний ювілей його роботи в порту збігся з новим підвищенням - в 2011 році Олексія Леонідовича призначили начальником складу.

Про свою роботу він говорить скупко: «Ведемо приймання вантажів на причали і відвантаження на судна», - при цьому підкреслює, що справа ця дуже відповідальна, втім, як і все, чим займаються в порту.

На питання, чому в свою трудову біографію він вписав саме це підприємство, Олексій Жіговко відповідає: «**Я завжди хотів працювати в Маріупольському порту. Тут працюють всі мої родичі - дядьки, тітки, брати, сестри. Загалом, у нас велика портовська династія. І на роботу приходиш, як у другій дім. А порт для мене - сім'я**».

Ігор Виходцев - продовжувач робочої династії, якими славиться Маріупольський порт. Після закінчення школи в 1979 році, він вирішив пов'язати своє життя з технікою, прийшов учнем слюсаря в морський порт і пройшов довгий, цікавий шлях від слюсаря до заступника начальника бази внутрішньої механізації по експлуатації.

Отриманий на підприємстві досвід згодом став у нагоді в армії, допомагав в навчанні. З теплом Ігор Виходцев згадує першого наставника, людей, з якими працював на різних посадах. З портом пов'язане все його життя, і сьогодні традицію батька продовжують син з донькою, підрастають двоє онуків.

Тут навчився працювати з людьми, вирішувати складні технічні та організаційні завдання. Це необхідно, за словами Ігоря Виходцева, щоб працівники після зміни поверталися додому в сім'ю здоровими і веселими, адже найголовніша цінність на підприємстві - життя людини.

Катерина Аніпченко відразу після школи влаштувалася в порт технічним працівником. Без відриву від виробництва дівчина закінчила будівельний технікум, стала тальманом.

За час роботи Катерина Аніпченко три рази брала участь в конкурсі тальманів. У перший раз посіла третє місце, а потім, два роки поспіль, - друге. Каже, що вважає себе азартною людиною, як в житті, так і в роботі. Тому зупинятися на досягнутому не поспішає - в цьому році сподівається отримати «Золото» в конкурсі і вступити до вищого навчального закладу.

А ще дівчина - представник сімейної династії портовиків. Батько, чоловік, свекор, бабуся - всі портовики. Колектив став для дівчини другою сім'єю. Тут вона знайшла справжню дружбу, якою дуже дорожить.

Зараз молода сім'я портовиків виховує сина. «**Дитина сказала, що коли виросте, продовжить сімейну династію і стане директором порту. Тому старанно вчиться і вже зараз прагне до своєї мети. Напевно, наполегливість і цілеспрямованість взяв від мене**», - ділиться Катерина.

ДП «АМПУ» ГОТУЄТЬСЯ ДО АУДИТУ ІМО



Адміністрація морських портів України (АМПУ) в рамках підготовки до аудиту Міжнародної морської організації (ІМО), який відбудеться в червні 2018 року, виконує план організаційно-правових заходів, затверджених в квітні 2017 року, повідомляє прес-центр АМПУ.

«АМПУ, в рамках своїх повноважень і визначених завдань, сумлінно і плановірно готується до аудиту ІМО. Це висока відповідальність, адже мова йде про підтвердження Україною статусу морської держави, забезпечення безпеки мореплавання в акваторіях нашої держави і дотримання високих світових стандартів. Втім, результат залежить від спільних зусиль не тільки АМПУ і Міністерства інфраструктури, а й інших органів виконавчої влади. З боку міжнародних партнерів ми маємо всебічну підтримку і технічну допомогу, а значить і дорожню карту для успішного проходження аудиту ІМО в цьому році», - підкреслив керівник АМПУ Райвіс Вецаганс.

На даний момент в АМПУ розроблені і введені в дію ряд нормативних документів, створені робочі групи і комісії для координації і перевірки ступеню підготовки на місцях.

Зокрема, в квітні 2017 року було створено робочу групу апарату управління АМПУ з підготовки до аудиту ІМО. Невдовзі, в філіях підприємства, розташованих в 13 українських портах, почали роботу комісії з підготовки до аудиту ІМО, для кожної з яких були розроблені власні плани підготовки. Робоча група АМПУ надає додаткові рекомендації з підготовки до аудиту та методичну допомогу в разі потреби.

Крім того, на підприємстві була створена комісія з проведення комплексного внутрішнього аудиту стану готовності філій до аудиту ІМО, розроблені перевірені чек-листи за 8 напрямками перевірки та графік їх проведення. Комісія провела перевірку готовності до аудиту в усіх адміністраціях морських портів, службах регулювання руху суден і лоцманських службах філії «Дельта-лоцман». Після чого робочою групою АМПУ з підготовки підприємства до аудиту ІМО були проаналізовані результати цих перевірок, розроблені додаткові коригувальні заходи, встановлено контроль за їх виконанням.

У березні 2018 року було проведено вторинний аудит Южненської філії АМПУ, зі складанням відповідного звіту, який також буде відправлений на розгляд і аналіз в Міністерство інфраструктури України.

В АМПУ діє Проектний офіс з питань реалізації вимог ІМО і міжнародних договорів. Ним проаналізовано 881 зауваження щодо перевірок країн-членів ІМО, в результаті чого було підготовлено доповнення до плану організаційно-правових заходів АМПУ з підготовки до аудиту ІМО.

З травня 2017 року в АМПУ введена в дію нова Політика підприємства в області безпеки мореплавання.

Також розроблено і введено в дію Керівництво з управління безпекою мореплавання адміністрації морського порту в акваторії морського порту, Керівництво з управління безпекою мореплавання апарату управління АМПУ. Готується введення в дію Методики визначення ризиків при експлуатації суден в акваторії морського порту, наданні лоцманських послуг та проведінні пошуково-рятувальних операцій.

У серпні 2017 року в адміністраціях морських портів були створені структурні підрозділи з безпеки мореплавання, а також введені Плани поводження з відходами (PORT WASTE MANAGEMENT PLAN).

Спільно з Мінінфраструктури розроблено проект Стратегії імплементації Україною інструментів Міжнародної морської організації (ІМО) на період 2018-2023 років і забезпечення ефективної реалізації, проект постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження порядку і керівництва по веденню Реєстра поставальників рідкого палива в морських портах України», а також проект Правил здійснення вантажних операцій і тимчасового зберігання небезпечних вантажів в морських портах України.

Крім того, представники АМПУ регулярно беруть участь в нарадах Міністерства інфраструктури з підготовки до аудиту ІМО (на даний момент проведено 28 нарад), а також спеціальних семінарах, тренінгах та зустрічах високого рівня, з метою підвищення рівня готовності до аудиту і успішного його проходження.

Міжнародна морська організація (ІМО) є спеціалізованою установою ООН, яка займається безпекою судноплавства і попередженням забруднення суднами вод світового океану. Україна є членом ІМО з 1994 року.

ПОРТ «ЮЖНИЙ» МОЖЕ СТАТИ НАЙБІЛЬШ ГЛИБОКОВОДНИМ НА ЧОРНОМУ МОРІ



Адміністрація морських портів України вивчає можливість доведення глибин в морському порту «Южний» до 21 метра.

«У світі все більше будують великотоннажний флот. Тому ми хочемо зосередитися на днопоглибленні - і розглядаємо можливість поглибити порт «Южний» до 21 метра», - заявив глава АМПУ Райвіс Вецаганс.

Рік тому адміністрація морського порту «Южний» і китайська компанія «China Harbor Engineering Company» («CHEC») підписали контракт на виконання проекту днопоглиблення в порту. Він передбачає днопоглиблення морського підхідного каналу та операційної акваторії глибоководних причалів № 5-6 морського порту «Южний».

Проект розділений на три т.зв. пускові комплекси. У разі прийняття рішення про необхідність виконання третього пускового комплексу, глибини в порту будуть доведені до 21 метра. В такому випадку морський порт «Южний» остаточно закріпить за собою статус найглибоководнішої гавані на Чорному морі.

А 05 квітня 2018 року ДП «АМПУ» і китайська держкомпанія «CHEC» підписали контракт на проведення днопоглиблювальних робіт в порту «Чорноморськ».

Нагадаємо, що 14 березня «CHEC» виграла тендер на реконструкцію підхідного морського каналу до порту «Чорноморськ» і поглиблення однієї з його операційних акваторій. Це стане другим проектом, реалізованим компанією в Україні.

«ТІС» ПРИЙНЯВ ПЕРШЕ СУДНО НОВОГО СЕРВІСУ MAERSK - ME3



«ТІС-Контейнерний термінал» 11 квітня 2018 року прийняв контейнеровоз Maersk Klaipeda - перше судно оновленого океанського сервісу Me3 світового лідера морських контейнерних перевезень Maersk Line, маршрут якого проходить через українські морські порти «Южний» і «Чорноморськ». Тепер переправляти вантаж в контейнерах в порт можна не по автодорогах, а по залізниці.

«З сьогоднішнього дня ми пов'язуємо український бізнес з Індією, Еміратами, Туреччиною і Єгиптом. Якщо у виробника української соняшникової олії, скажімо з Полтави, є споживач в Азії, ТІС пропонує йому швидке, якісне і вигідне рішення. Контейнерні потяги з ТІС вже ходять в Київ і Дніпро, а зовсім скоро підуть у Харків, Тернопіль та Вінницю. Ми забираємо вантаж з доріг, які знаходяться в жалюгідному стані, і пересаджуємо його на контейнерні блок-потяги, адже вони не обмежені ваговим контролем і майже до нуля зводять бій крихких вантажів. Це - унікальний сервіс, якого не робить ніхто в Україні», - зазначив Генеральний директор групи компаній «ТІС» Андрій Ставніцер.

Генеральний директор «Maersk Line Україна» Роман Колодянов впевнений, що співпраця «ТІС» і «Maersk Line» буде довгостроковою і успішною. «У ТІС - найкраща портова і залізнична інфраструктура в Україні, і це дуже важливо для наших клієнтів», - зазначив він.

Керівник «ТІС-КТ», співвласник «ТІС» Єгор Гребенников заявив, що прихід нового сервісу став результатом дворічної роботи з модернізації терміналу, в який було інвестовано 52 млн.дол.США.

«ГАЛУЗЕВИЙ КОНТРОЛЬ» І ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО



Центр транспортних стратегій спільно з компанією Deloitte приступають до реалізації третього дослідження в рамках проекту «Галузевий контроль». Нове спеціалізоване дослідження охопить проблематику реалізації проектів державно-приватного партнерства (ДПП) в інфраструктурі.

«ДПП в інфраструктурних проектах є топ-темою вже не перший рік, - каже директор Центру транспортних стратегій Сергій Вовк. - Але, на жаль, далі розмов і дискусій справа не йде. Сьогодні, після прийняття в першому читанні закону «Про концесії», бізнес чекає від влади конкретики - умов і оголошення тендерів по портовим активам. Завдання нового дослідження «Галузевий контроль» - зрозуміти найбільш чутливі точки і ризики, які бачить бізнес при реалізації проектів ДПП, і донести їх до влади».

На першому етапі дослідження, в період з 10 по 23 квітня, буде проведено опитування учасників ринку. Питання стосуватимуться сценаріїв і пріоритетів в реалізації проектів державно-приватного партнерства в інфраструктурі, форматів і механізмів взаємодії бізнесу і влади, вимог до тендерних процедур з вибору потенційних партнерів і гарантій виконання взаємних зобов'язань сторін.

Респондентами дослідження виступають вантажовідправники, діючі оператори портового і залізничного бізнесу, які сумарно контролюють понад 90% вантажопотоку України. Окремий блок респондентів - експерти міжнародних фінансових організацій (МФО).

Після проведення опитування, отримані результати будуть систематизовані та проаналізовані. Дані і висновки дослідження будуть презентовані представникам бізнесу, експертам, профільним органам влади.

НА АСРЗ ОБГОВОРИЛИ НЕВИЗНАЧЕНИЙ ЮРИДИЧНИЙ СТАТУС ПІДПРИЄМСТВА



19 квітня, з офіційним візитом, на Азовському СРЗ побував керівник АМПУ Райвіс Вецкаганс. Разом з представниками топ-менеджменту ТОВ «СРЗ», Укртрансгазо і КК «МІГ» він відвідав плавдок та зерноперевалочний комплекс «Укртрансгазо».

Головною темою обговорення на брифінгу після відвідин підприємства, став пошук рішень по невизначеному юридичному статусу колишнього ДП «АСРЗ». Як уже повідомлялося, через правову колізію держава не продовжує оренду майнового комплексу для ТОВ «СРЗ» вже майже два роки. І весь цей час керівництво підприємства веде діалог з Фондом держмайна і шукає рішення проблеми.

«У ситуації, що склалася, важко розвиватися і працювати з клієнтами. Незважаючи на це, завод якісно і в строк виконує замовлення, своєчасно сплачує податки, - пояснює генеральний директор ТОВ «СРЗ» Олег Турський. - Портфель замовлень в принципі стабільний, замовлення на другий квартал на 90% укомплектовані. АСРЗ - найстаріше підприємство міста і його стабільна робота стратегічно важлива для України, тому питання юридичного статусу вимагає якнайшвидшого вирішення».

«До кінця року можна врегулювати ситуацію, - запевнив Райвіс Вецкаганс. - Мною буде направлено звернення до міністра інфраструктури України, щоб вже вирішити, які у нас є далі перспективи щодо розвитку. Або ми рухаємося в напрямку оренди, або в напрямку концесії. Для АМПУ головне, щоб і той, і інший інструмент приводив вантажопотоки, інвестиції».

Нагадаємо, що, незважаючи на закінчення терміну оренди, на поточний момент ТОВ «СРЗ» підтримує виробничий процес, виконує договірні зобов'язання з поточними контрагентами, здійснює відрахування до бюджетів, своєчасно виплачує заробітну плату і зберігає унікальний для Азовського моря судноремонтний комплекс.

ДОХОДИ, ОТРИМАНІ ЗА КОРДОНОМ, ЗОБОВ'ЯЖУТЬ ДЕКЛАРУВАТИ



Перший етап реформування податкової служби в Україні був завершений прийняттям 28 березня Кабінетом Міністрів України рішення про реорганізацію. Згідно з документом, районні податкові організації не зникнуть як явище, а лише формально будуть приєднані до головних офісів своїх служб в регіонах.

Після остаточного реформування податкової служби українців зобов'язують декларувати всі доходи, отримані за кордоном. А саме, на обов'язковій і регулярній основі податки доведеться платити з гонорарів, зарплат, авторських відрахувань, дивідендів і навіть зі спадщини, отриманої від померлих закордонних родичів.

Дані зобов'язання повинні будуть виконувати артисти, які виступають за кордоном, МОРЯКИ, які ходять на суднах під прапорами інших держав, і т.д.

На сьогоднішній день серед цих категорій людей проводяться роз'яснювальні бесіди, але після отримання повноважень податківці будуть вживати до них відповідні заходи. Повідомляється, що в 2017 році було задекларовано таких коштів всього на суму 4,3 мільярда гривень.

ЄБА ЗАКЛИКАЛА ЗМІНИТИ ПІДПОРЯДКУВАННЯ МІПРС



Європейська Бізнес Асоціація закликає віднести Морську пошуково-рятувальну службу (МІПРС) в сферу управління ДСНС і передбачити її фінансування за рахунок держбюджету України в наступному році, - повідомляє інформаційне агентство Уніан.

Про це йдеться у відкритому листі Європейської Бізнес Асоціації на адресу прем'єр-міністра України Володимира Гройсмана.

Така позиція, на думку ЄБА аргументована тим, що зараз джерелом фінансування діяльності МІПРС є корабельний збір. Експерти Асоціації проаналізували світові практики фінансування установ, на які покладено функції пошуку і рятування на морі, і прийшли до висновку, що функція по забезпеченню безпеки мореплавання в частині здійснення аварійно-рятувальних робіт є публічною, а значить повинна фінансуватися державою за рахунок державного бюджету.

Так, в Україні ДСНС фінансується з Державного бюджету, а не за рахунок власників будівель, в яких можуть виникнути аварійні події. На думку експертів Асоціації, такий же підхід може бути застосований до здійснення аварійно-рятувальних робіт на морі. Також, згідно з текстом листа, відповідно до Закону України «Про морські порти України», використання коштів від портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням. А корабельний збір стягується на користь користувача портової акваторії, а також власника операційної акваторії причалу. Основною метою корабельного збору є фінансування утримання і розвитку акваторії і морської інфраструктури відповідного порту.

Поточний стан справ, крім іншого, призводить до того, що судна, які під час заходу в морський порт, використовують тільки його (або пов'язані з його діяльністю) гідротехнічні споруди, забезпечують фінансування також і МІПРС, послугами якої не користуються, адже вони актуальні лише в разі виникнення надзвичайних аварійних подій.

У листі також йдеться про те, що компанії-члени Асоціації стурбовані тим, що використання портових зборів на цілі, відмінні від змісту портової інфраструктури, призводить до її поступового занепаду і погіршення конкурентоспроможності вітчизняних портів.

«Я ВІРЮ В НАШУ ПРОФСПІЛКУ ЗА ЇЇ РЕАЛЬНІ СПРАВИ, ЗА ДАЛЕКОСЯЖНІ ПЛАНИ НА ПЕРСПЕКТИВУ», - ОЛЕКСАНДР СЕРЕДА



Місто Южний зараз не можна уявити без морського порту. Тут, засинаючи, чуєш, як б'ється його серце: швартуються і відходять судна, поскрипують стрілами крани. Безперервний ритм морського торговельного порту «Южний» забезпечують тисячі людей: механіки, тальмани, стивідори, експедитори та, звичайно, докери.

Люди, які здійснюють основну роботу, часом брудну, часом просто небезпечну, не гірше моряків знають, що таке пронизливий вітер і сіль на губах.

Сьогодні наша розмова з Олександром Валерійовичем Середою - докером-механізатором 1 класу ВРР-2 ДП «МТП «Южний», головою Товариства донорів Червоного хреста ДП «МТП «Южний» при міській раді міста, Почесним донором України, учасником АТО, нагородженим Знаком Президента України «За участь в АТО» (Указ № 53/2016 від 17.02.16г.), а також Медаллю «За милосердя» організації Червоного хреста м.Южний. Крім того, Олександр Валерійович є членом профспілкового комітету порту і профгрупорг бригади № 202 ВРР-2.

- Олександр Валерійович, розкажіть про себе - де народилися, вчилися?

Народився я 4 травня 1971 року в естонському місті Таллінн в сім'ї військовослужбовця. Після закінчення школи, у 1988 році, вступив в Краснодарське вище військове училище імені генерала армії С.М.Штеменко, яке успішно закінчив у 1992 році. Потім, в 2011 році, закінчив Одеський морський університет (нині - Одеський національний морський університет).

- Усім відомо, що порт - містоутворююче підприємство в багатьох приморських містах України, і багато поколінь сімей-портовиків трудяться в портах. Чи можна застосувати визначення робочої династії до вашої сім'ї?

- Я думаю, можна. По меншій мірі, в другому поколінні - точно. Батько Серед Валерій Михайлович, військовий пенсіонер, пропрацював в порту 19 років, з

1995 року, на посаді заступника начальника вантажного району з техніки безпеки і охорони праці. Підтягнув в порт і нас, своїх дітей. У сім'ї нас було троє синів, я - старший і два молодші брати-близнюки. Один з братів-близнюків, Михайло, працює також докером-механізатором ВРР-2, він ветеран порту, працює в порту вже 22 роки. Другий брат Ігор трагічно загинув в автомобільній аварії, прямо перед своїм весіллям. Для нашої сім'ї це було велике нещастя. Ігор пропрацював в порту 4 роки автоелектриком гаражу малої механізації порту «Южний». Він був талановитою людиною.

Повертаючись до розмови про династію портовиків, скажу, що і моя дружина Тетяна і дружина брата Жанна також в даний час працюють в нашому порту.

- Чому Ви вирішили піти працювати в порт?

- Чесно кажучи, ми прагнули продовжити династію армійського роду. Батько колишній військовий, я закінчив військово-училище. Але так сталося, що в силу певних обставин було прийнято рішення змінити свій життєвий курс.



- Ви пам'ятаєте свій перший робочий день?

- Звичайно пам'ятаю. Це було 11 травня 1998 року - це день народження мого батька. Тому і запам'ятав на все життя. Було якесь хвилювання, зізнаюся. Але, напевно, армійське загартування зробило свою справу і допомогло подолати всі труднощі.

- У чому «плюси» і «мінуси» Вашої роботи?

- Величезний «плюс», який позначається і на роботі, і в цілому на житті колективу, - серед всіх українських портів «Южний» вважається авангардом морської галузі. Ми «на висоті» в порівнянні з іншими портами.

«Мінус» - робота у нас важка, вимагає міцного здоров'я. Адже ми працюємо і в сніг, і в дощ - при будь-якій погоді. Не дарма кажуть, що справжнім портовиком під силу якщо і не все, то дуже багато чого. У порту працюють дійсно стійкі, міцні силою і духом люди.

- Олександр Валерійович, які поради Ви можете дати новачкам, які тільки приходять в порт?

- Вчіться працювати в команді - це запорука успішної трудової діяльності. Відносини всередині колективу дуже важливі. Ми кожен день пліч-о-пліч. Якщо працюєш у вагоні з напарником, то треба його відчувати, розуміти. А без взаєморозуміння дуже складно в робочому процесі



- як психологічно, так і морально.

- Чи доводилося Вам у професійній діяльності переступати через свої принципи?

- Для мене з самого початку існує ряд певних принципів, які я ні в якому разі не переступлю як в житті, так і на роботі.

- Чи не було у вас розчарування в обраній професії?

- У роботі, як і в житті, різні періоди бувають. Розчарування в даному випадку, думаю, занадто «гучне» слово.

- Чим Ви займаєтеся у вільний від роботи час? Що Вас цікавить крім роботи, як ви відпочиваєте?

- Я щаслива людина, у мене є хобі. Вважаю, що без захоплення, улюбленої справи у вільний від роботи час - життя буде нудним і одноманітним. Моє захоплення - музика. Я граю на гітарі, вона мій вірний і постійний супутник по життю. До речі, навчитися грати на гітарі було мрією мого батька. Але так вийшло, що його мрію в нашій родині здійснив тільки я.

- Олександр Валерійович, ми знаємо, що Ви є донором. Що стало першопричиною, що спонукало? Коли здаєте кров, відчуваєте, що зробили добру справу?

- Я здаю кров дуже давно, починаючи

з часів навчання у військовому училищі. Потім народилася ідея створити на базі порту Суспільство донорів. У нас більшість донорів - докери. Сьогодні у нас є своя донорська база. Знаєте, ми ні від чого не застраховані в цьому житті, ситуації різні бувають, тому добре, що є організація, люди, готові допомогти у важкі життєві хвилини. Робити добро - важливо і потрібно!

- Скажіть, чи є у Вас свій девіз по життю?

- Це може здатися дивним, але мій девіз по життю - не вражатися. Це один з армійських гасел. Ситуації в житті бувають різні. Головне - знайти в собі спокій і зберігати моральний дух в будь-якій ситуації.

- Олександр Валерійович, Вас обрали до профспілкового комітету профорганізації порту. Як Ви вважаєте, чому важливо сьогодні бути членом профспілки?

- Люди повинні об'єднуватися, щоб захистити свої права. Профспілка - це якраз та організація, яка об'єднує, захищає і відстоює наші права. На нашому захисті потужна організація - Профспілка робітників морського транспорту України. Я вірю в нашу Профспілку за її реальні справи, за далекосяжні плани на перспективу. Бажаю ПРМТУ і всім читачам газети удачі і процвітання!



ТЕПЛОХІДУ «ЯРОСЛАВЛЬ» - 50!



Екіпаж «Ярославля» (зліва направо): кухар Марія Миколаївна Волкогонова, моторист-матрос Миколай Васильович Олійник, боцман Олексій Пантелійович Чернов, 1-й помічник механіка Ігорь Євгенійович Рябоконь, капітан Андрій Михайлович Півень, механік Віктор Борисович Бусигін і капітан Віктор Леонідович Киселевич.

50 років тому, 10 квітня 1968 року був піднятий державний прапор на теплоході «Ярославль», побудованому на Обудайській судноверфі в Будапешті. Угорські суднобудівники виконали свою роботу на «відмінно». Судно, одне з останніх в серії «Іваново» - невеликих, але досить потужних і одних з найбільш вдалих на Дунаї суден, оснастили сучасними на той час двигунами, при будівництві були враховані всі недоліки, які виникали після спорудження перших суден серії. Мала осадка, збалансована потужність, відмінна маневреність дозволяють цим штовхачам-двотисячникам успішно працювати на будь-яких ділянках Дунаю.

З тих пір пройдено не один мільйон кілометрів по водам Дунаю, не раз змінювався екіпаж судна, придбаний чималий досвід роботи і досягнуті виробничі успіхи. Незважаючи на солідний як для суден вік, теплоходи цієї серії перевозять значну частину вантажів на Австрію та Словаччину, Угорщину, Болгарію, Сербію і Румунію.

Книга трудової слави теплохода «Ярославль» починається записом про день підняття Державного прапора СРСР, тут же перерахований склад першого екіпажу і його досягнення, представлена галерея передовиків, трудова біографія річкового трудівника. За роки долі екіпажу і судна тісно переплелися. Ветерани приросли до нього душею, а ті, хто приєднався пізніше, дбайливо зберігають судові традиції і звичаї. Основи трудових досягнень закладали перший капітан Валентин Борисович Фадеєв і механік Олексій Васильович Панов. Кожен член екіпажу вклав не тільки свою працю, але і частинку душі в роботу теплоходу, в створення стабільного, дружнього, працездатного екіпажу. За ці роки судно «Ярославль» стало хорошою школою для багатьох моряків пароплавства.

Біля витоків створення згуртованого колективу стояли штурмани Олександр Миколайович Гілев, Петро Антонович Ключник, Василь Нікіфорович Хоменко, Володимир Леонідович Перепелиця, механіки Георгій Афанасійович Солдатов, Дмитро Степанович Кирилов, кухар Марія Петрівна Кройтор, перший помічник механіка з електрообладнання Борис Мефодійович Морозов, начальник радіостанції Андрій Львович Кружилін, шкіпер В.П. Черняну, кермові М.В. Антонов і А.Ф. Коренчук, великий внесок внесли матрос-днювальний, пізніше кухар Дорося Михайлівна Гудзь, яка працювала на судні 30 років, боцман Володимир Антонович Лось, моторист-матрос Володимир Семенович Головинов.

Серед почесних членів екіпажу теплохода «Ярославль» кавалер двох орденів Трудової Слави 3 і 2 ступенів боцман Олександр Михайлович Кувшинов, нагороджений орденом Трудового Червоного Прапора перший помічник капітана Ігор Миколайович Євдокимов, другий помічник капітана Василь Нікіфорович Хоменко, відзначений орденом Трудової Слави 3 ступеня.

Більше 20 років віддали «Ярославлю» капітан Володимир Денисович Кузьменко, боцман Єфім Акімович Ісарев, не один рік пропрацювали на ньому механіки Андрій Андрійович Міхайлуца, Володимир Якович Моїсєєв, Олександр Іванович Степанов і Віктор Борисович Бусигін, боцман Володимир Олександрович Зайцев, перший

помічник механіка Василь Петрович Стеблюк.

Колектив судна відгукувався і справою підтримував передові починання флоту і берега, брав участь у проведених ММФ і РДП конкурсах-оглядах. Впроваджено понад 200 рацпропозицій та нововведень. Встановлювалися дружні зв'язки із суміжниками з чехословацького порту Комарно, угорськими металургами Дунауйварош, портовиками болгарських Лома і Русе.

На «Ярославлі» завжди трудився міцний «кістяк» професіоналів, завдяки яким судно на хорошому рахунку у служби експлуатації, а екіпаж значився серед кращих. Рейсові завдання, навіть найскладніші або нестандартні, завжди виконувалися якісно і в строк. Наприклад, в 2016 році була цікава задача по доставці 16 баластних барж з Смедерево в Панчево. Судно успішно працювало і в льодових умовах, і при низькій і високій воді. Найчастіше під час мілководдя «Ярославль» задіяли в провідці інших суден пароплавства на перекатах.

Екіпаж судна, слідуючи флотській взаємовиручці, готовий прийти на допомогу тим, хто потрапив у біду, будь то гасіння пожежі, порятунок потоплюючих, зняття з мілини або провідка через складні ділянки, проявляючи при цьому приклад братерства, взаємодопомоги і безкорисливості.

З 2003 року по березень 2018 року екіпаж очолював досвідчений дунайський капітан Андрій Михайлович Півень, якого відрізняють флотська акуратність, інтелігентність і скромність, вимогливість до себе і підлеглих. За 15 років, що він керував судном, виросли професійно та отримали представлення на вищі посади багато штурманів, механіків, матросів. З «Ярославля» на посади капітанів пішли Олександр Васильович Боруцький, Григорій Єфимович Бліндерман.

На початку 2018 року А.М. Півень передав управління судном підготовленому ним судноводію Віктору Леонтійовичу Киселевичу. Стараний, кваліфікований фахівець з великим досвідом роботи на Дунаї за сім років виріс на судні від старшого помічника до капітана. У пароплавстві Віктор Леонтійович трудиться з 1987 року, починав з посади матроса. Закінчив ВПУ-9, потім Київське річкове училище. Перший рейс в якості капітана пройшов успішно і надалі має намір підтримувати високі стандарти роботи судна, закладені попередниками.

Зараз, як і раніше, екіпаж на судні працює загартований, досвідчений, а сам теплохід - в хорошому експлуатаційному стані. Члени команди ставляться до свого годувальника по-господарськи: незважаючи на солідний вік, судно доглянуто і пофарбовано, у всіх приміщеннях панують порядок і чистота. У наступному році «Ярославль» чекає плановий капремонт головних і допоміжних двигунів на продовження термінів докового огляду, після чого він продовжить свою трудову вахту. Бажаємо екіпажу теплохода-ювіляра успішної роботи, благополуччя і удачі у всіх починаннях!

Тетяна Котовенко
Фото з архіву А.М.Півня.



Транспортування 16 баластних барж з Смедерево в Панчево



Теплохід «Ярославль»

МЕДИЧНА РЕФОРМА: НА ЩО ЗВЕРНУТИ УВАГУ



В січні поточного року набрав чинності Закон України "Про державні фінансові гарантії медичного обслуговування населення" (надалі — Закон), яким було запроваджено медичну реформу в Україні. Які ж основні зміни чекають на нас в 2018 році? Про це та інше — йтиметься далі.

Так, Законом встановлено, що держава гарантує **у межах програми медичних гарантій повну оплату** за рахунок коштів Державного бюджету України **необхідних медичних послуг та лікарських засобів**, пов'язаних з наданням: екстреної медичної допомоги; первинної медичної допомоги; вторинної (спеціалізованої) медичної допомоги; третинної (високоспеціалізованої) медичної допомоги; паліативної медичної допомоги; медичної реабілітації; медичної допомоги дітям до 16 років; медичної допомоги у зв'язку з вагітністю та пологами.

Програма медичних гарантій затверджуватиметься Верховною Радою України у складі закону про Державний бюджет України на відповідний рік.

Перша програма медичних гарантій має бути затверджена у 2018 році, вона буде стосуватися первинної медичної допомоги. Перелік медичних послуг, що гарантовані державою на рівні первинної медичної допомоги, буде визначено у Порядку надання первинної медичної допомоги, затвердженому наказом МОЗ. Процедура розробки та затвердження програми медичних гарантій буде визначена в наказі МОЗ, який буде опубліковано для громадського обговорення навесні 2018 року.

Супільна дискусія щодо обсягу програми медичних гарантій запланована МОЗ на 2019 рік, коли Уряд внесе на обговорення перший проект програми медичних гарантій для всіх видів медичної допомоги, що буде затверджено Парламентом в рамках Закону України про Державний бюджет на 2020 рік.

За інформацією МОЗ — відтепер медична допомога не буде прив'язана до місця прописки, проживання чи розміру хабара. Кожен українець зможе вибрати терапевта, педіатра або сімейного лікаря у будь-якому медичному закладі (як в державному, комунальному, так і в приватному), а гроші за медичне обслуговування держава заплатить тому закладу, у якому працює обраний пацієнтом лікар.

Державним та комунальним закладам охорони здоров'я **забороняється вимагати від пацієнтів винагороду** в будь-якій формі за медичні послуги та лікарські засоби, надані за програмою медичних гарантій. Відтепер такі дії будуть підставою для притягнення до відповідальності як винних працівників, так і самого медичного закладу.

Пацієнт (його законний представник) може реалізувати своє право на вибір лікаря шляхом подання медичному закладу **декларації про вибір лікаря, який надає первинну медичну допомогу**. Надання вторинної (спеціалізованої), третинної (високоспеціалізованої), паліативної медичної допомоги та медичної реабілітації здійснюється за направленням лікаря, який надає первинну медичну допомогу.

Початок національної кампанії з вибору лікаря та підписання декларацій запланований на 1 квітня 2018 року. У разі неможливості обрання лікаря пацієнт має право звернутися до створеної у грудні 2017 року Національної служби здоров'я України або її територіальних органів за роз'ясненнями стосовно надавачів медичних послуг та забезпечення можливості реалізувати своє право на вибір лікаря. Ознайомитися з мапою зареєстрованих закладів та лікарів можна також самостійно на сайті eHealth в розділі "Мапа" <https://portal.ehealth-ukraine.org/>

Для підписання декларації з лікарем Вам знадобляться паспорт, податковий номер та телефон. Якщо ж Ви підписуєте декларацію з педіатром (чи сімейним лікарем, який буде обслуговувати Вашу дитину), то також знадобиться свідоцтво про народження дитини та документи (паспорт та код) одного з її батьків або опікунів.

У медзакладі Вам роздрукують для підписання у двох примірниках декларацію (один із них залишається у Вас). Після чого декларація завантажується в **систему**

«Електронне здоров'я» (eHealth) та засвідчується електронним цифровим підписом працівника медичного закладу.

У майбутньому система eHealth дасть можливість кожному пацієнту швидко отримати медичну інформацію про себе, а лікарям — правильно ставити діагноз з урахуванням цілісної картини здоров'я пацієнта. Вже не буде потреби в паперових медичних картах і друкованих довідках, які губляться і забуваються. Лікарі випускатимуть електронні рецепти, які не можна буде ні загубити, ні підробити. **Система міститиме всю медичну історію пацієнта**, і вона буде доступна як пацієнту, так і його лікарю.

Наразі використання системи eHealth є добровільним. Однак, відповідно до Закону, **з 1 серпня 2018 року інформація, внесена до системи eHealth, буде єдиною підставою для оплати державою послуг**, наданих медичним закладом пацієнту. Так, система eHealth допоможе реалізувати принцип "гроші ходять за пацієнтом".

Необхідно окремо звернути увагу, що безоплатне отримання вторинної (спеціалізованої), третинної (високоспеціалізованої), паліативної медичної допомоги або медичної реабілітації можливе лише за направленням лікаря первинної ланки, щодо якого укладено відповідну декларацію. Якщо ж пацієнт звернеться до потрібного вузькопрофільного спеціаліста без направлення лікаря первинної ланки, йому доведеться сплатити за надані медичні послуги самостійно.

Таким чином, **щоб приєднатися до системи eHealth** необхідно: обрати медичний заклад та лікаря; взяти необхідні документи, звернутись до такого закладу; вказати прізвище обраного лікаря та надати документи для введення даних в електронну форму декларації; перевірити свої дані у роздрукованих примірниках декларації та підписати їх; забрати свій примірник декларації.

Варто зауважити, що декларація про вибір лікаря є безстроковою. Однак, при бажанні пацієнта обрати іншого лікаря це можна буде зробити у будь-який час, підписавши іншу декларацію. При цьому, попередню декларацію не потрібно скасовувати, оскільки зміни автоматично збережуться в системі eHealth.

Лікар може відмовити у підписанні декларації, якщо він уже набрав максимально рекомендовану кількість пацієнтів: сімейний лікар може обслуговувати 1 800 пацієнтів, терапевт — 2 000, педіатр — 900. Ця цифра може бути дещо більшою для лікарів, які працюють у селах. Тому, якщо Ви визначилися з вибором лікаря, рекомендується не гаяти час з підписанням декларації, адже у лікаря може просто не залишитись місць для нових пацієнтів.

МОЗ закликає не давати хабарів лікарям, адже реформа була запроваджена саме для того, щоб у медичних працівників були гідні зарплати, і щоб ці гроші не платили пацієнти, як це відбувається зараз. Відтепер візит до лікаря — це не безкоштовна послуга, за яку Ви маєте покласти «подяку» в кишеню лікарю. Це медична послуга, за яку буде заплачено з ваших податків.

Медична реформа як обрати лікаря

У квітні розпочинається національна кампанія з вибору лікаря: українці зможуть обрати терапевта, педіатра чи сімейного лікаря, заклади яких підключились до електронної системи охорони здоров'я, та підписати відповідну декларацію.

Декларація — це документ, який підтверджує, що пацієнт хоче обслуговуватись саме у цього лікаря. Людина вільна у своєму виборі — не потрібно підписувати декларацію за місцем прописки чи проживання. Однак лікар може відмовити у підписанні декларації, якщо він уже набрав максимально рекомендовану кількість пацієнтів: сімейний лікар може обслуговувати 1800 пацієнтів, терапевт — 2000, педіатр — 900.

Для підписання декларації з лікарем потрібно:

- 1 На сайті eHealth в розділі **Мапа** ознайомитись з мапою зареєстрованих закладів та лікарів
- 2 **Обрати заклад та лікаря**, з яким хотіли б підписати декларацію
- 3 Взавши особисті документи, **звернутись до закладу**
Перелік необхідних документів: паспорт, податковий номер, мобільний телефон
Якщо декларацію підписує з педіатром чи сімейним лікарем для дитини, то взяти також свідоцтво про народження дитини.
- 4 **Вказати прізвище обраного лікаря** та надати документи для введення даних в електронну форму декларації
- 5 **Перевірити свої дані** у роздрукованих примірниках декларації та підписати їх
- 6 **Забрати свій примірник** декларації

Для чого це

«Лікар первинної медичної допомоги - це фахівець, який має всю інформацію про ваше здоров'я. Завдяки цьому він бачить взаємозв'язки і може визначити, на якій стадії потрібне втручання профільного фахівця. Інформація про стан здоров'я пацієнта буде міститися в електронній системі охорони здоров'я. Навіть коли пацієнт перейде до іншого лікаря, вся інформація буде доступна. Головний обов'язок лікаря первинної медичної допомоги - вчасно попередити або виявити захворювання на ранній стадії», - пояснюють в Міністерстві охорони здоров'я.



СПИСОК БЕЗКОШТОВНИХ МЕДИЧНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ ШВИДКА ДОПОМОГА

Безкоштовно невідкладна допомога надаватиметься в наступних випадках: ураження електричним струмом; опіки; обмороження вище II ступеня; кровотеча з судин; отруєння; інсульти; інфаркти; набряк легенів; гостра ниркова недостатність.

ПЕРВИННА ДОПОМОГА, ЩО НАДАЄТЬСЯ БЕЗКОШТОВНО:

- спостереження за станом здоров'я пацієнтів за допомогою різних досліджень, діагностики та лікування найбільш поширених хвороб, травм, отруєння, патологічних, фізіологічних (під час вагітності) станів;
- супровід пацієнтів з хронічними захворюваннями;
- надання невідкладної допомоги;
- направлення пацієнта для надання йому вторинної (спеціалізованої) або третинної (високоспеціалізованої) медичної допомоги;
- проведення профілактики: вакцинація, огляди і дослідження пацієнтів з груп ризику;
- консультування.

В рамках первинної медичної допомоги пацієнти гарантовано і безкоштовно можуть отримати такі аналізи: загальний аналіз крові з лейкоцитарною формулою; глюкоза крові; загальний холестерин; аналізи сечі; загальний аналіз сечі; електрокардіограма (ЕКГ) в стані спокою; мікроскопія мокротиння; швидкі тести на ВІЛ, вірусний гепатит, сифіліс.

ПОСЛУГИ ВУЗЬКОСПЕЦІАЛІЗОВАНИХ ФАХІВЦІВ

Безкоштовні послуги вузькоспеціалізованих лікарів: алергологів; венерологів; гінекологів; кардіологів; мануальних терапевтів; логопедів; нейрохірургів; пульмонологів і т.д.

Варто звернути увагу на те, що послуги лікарів будуть безкоштовними тільки в тих випадках, коли пацієнт отримав направлення від сімейного лікаря. В іншому випадку пацієнт буде платити за тарифом, визначеним державою.



В УКРАЇНІ СКАСОВУЮТЬ МЕДИЧНУ КАРТКУ ДИТИНИ: ЩО ТЕПЕР ПОДАВАТИ У ШКОЛУ ЧИ ДИТСАДОК



Від 13 березня цього року Міністерство охорони здоров'я скасувало «морально застарілі» форми первинної облікової документації. Про це повідомила очільниця відомства Уляна Супрун.

Як стало відомо, відтепер лікарі та медсестри не зобов'язані заповнювати, опрацьовувати та зберігати облікові форми, «які вже давно втратили свою актуальність, але роками продовжували залишатися рудиментом радянської паперо-воорієнтованої системи охорони здоров'я».

Згідно з нововведеннями, для вступу до школи чи дитсадка медична карта є непотрібною. Як стало відомо, йдеться про форму № 026/о «Медична карта дитини (для дошкільного та загальноосвітнього навчальних закладів)».

Відтепер у школах та дитячих садках не зберігатимуть медичних даних дитини. А для вступу до дитсадка батькам не потрібно буде надавати медичну картку особливої форми. Для цього буде достатньо довідки від педіатра чи сімейного лікаря, що дитина здорова.

При вступі до школи потрібно буде подати довідку від лікаря, що дитина пройшла профілактичний огляд. У разі, якщо дитина хворіє, лікар може зробити відповідний запис за згодою батьків.

«Медична карта дитини» (форма № 026/о), яку раніше зберігали у школах та дитсадках, скасована: дані про стан здоров'я дитини не можуть бути

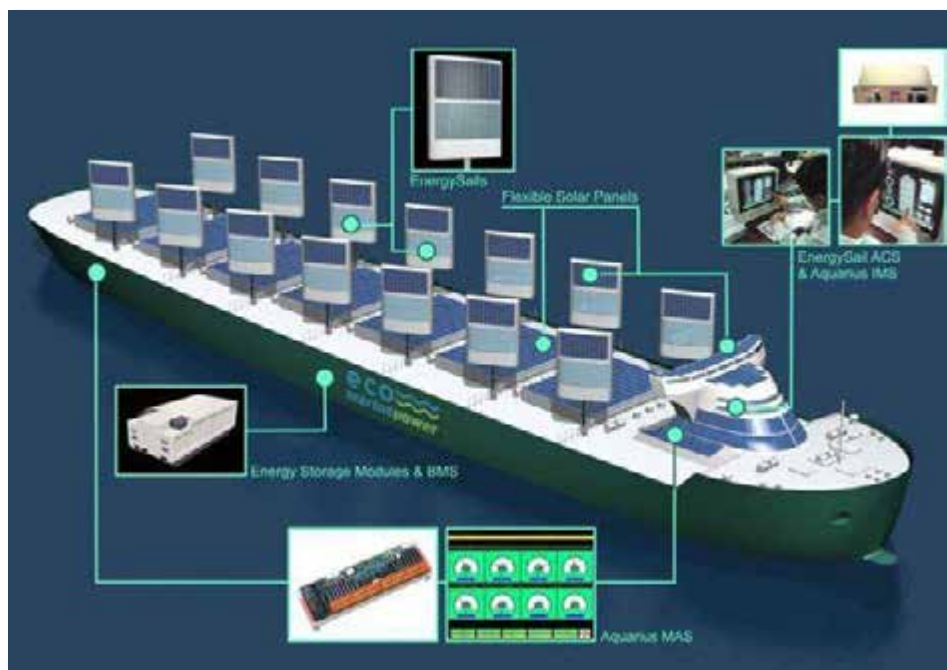
відкритими і зберігатися поза межами медзакладу. Право на медичну таємницю гарантує ст. 39-1 Закону України «Основи Законодавства України про охорону здоров'я» від 19.11.1992 № 2801-XII. «Пацієнт має право на таємницю про стан свого здоров'я, факт звернення за медичною допомогою, діагноз, а також про відомості, одержані при його медичному обстеженні. Забороняється вимагати та надавати за місцем роботи або навчання інформацію про діагноз та методи лікування пацієнта», – йдеться в законі.

Відтак, дані про стан здоров'я дитини можуть міститися винятково в «Історії розвитку дитини» (форма № 112/о). Це медкартка, що зберігається в закладі охорони здоров'я.

Крім того, всі студенти матимуть звичайну амбулаторну картку. Скасовується й диспансеризація.

«Диспансеризація» – регулярний огляд здорових людей – не існує в цивілізованих країнах світу, там її не визнають, як ефективну модель охорони здоров'я. Крім того, майже всюди «диспансеризацію» в Україні проводять на папері. По суті, лікарі заповнювали стоси форм, які взагалі не мали ніякого сенсу... Україна переходить на модель регулярних скринінгових оглядів у групах ризику з середини року. Ця модель є традиційною для цивілізованих країн світу», – повідомила У.Супрун.

ЕМР ПРОДЕМОНСТРУВАЛА СВІЙ ПЕРШИЙ РОБОЧИЙ ПРОТОТИП ENERGYSAIL



Есо Marine Power (EMP) повідомляє, що вперше продемонструвала робочий прототип своєї технології EnergySail і автоматизованої системи управління в Японському морі з 11 по 13 квітня в Токіо.

Цей лабораторний прототип представлений разом з кількома пов'язаними технологіями, включно з енергозберігаючим розчином і гнучкими сонячними фотогальванічними панелями.

Запатентований EnergySail - це жорсткий вітрильний пристрій, розроблений EMP, який дозволить суднам використовувати силу вітру і сонця, щоб знизити витрати на паливо і зменшити шкідливі викиди газу і вуглецю. EnergySail відрізняється від будь-якого іншого вітрила і може використовуватися навіть тоді, коли судно знаходиться на якорі або в порту.

EMP оголосила на початку цього року, що морські випробування технології EnergySail почнуться в 2018 році. Компанія також почала спільні дослідження з декількома власниками суден про те, як цю технологію можна використовувати на судах різних типів.

ПОРТ МАЙЯМІ РОЗПОЧАВ ВИКОРИСТОВУВАТИ НАВІГАЦІЙНУ СИСТЕМУ БЕЗПЕКИ NOAA В СИСТЕМІ PORTS



Океанографічна система реального часу PORTS - це інструмент підтримки прийняття рішень, який надає операторам суден основні параметри навколишнього середовища в режимі реального часу, включаючи рівні води, течії, хвилі, солоність, зазор моста (повітряний зазор), швидкість і напрям вітру, температуру і видимість повітря і води. Він адаптований до конкретних потреб кожного порту.

Ця технологія буде надавати операторам суден критично важливу інформацію в реальному часі про течії, яка може допомогти їм краще спланувати свій транзит і запобігти нещасним випадкам в порту і його акваторії. В Майамі сильні течії з Гольфстріму проходять перпендикулярно до судноплавного каналу. Поточні дані будуть давати пілотам суден точну інформацію, необхідну для прийняття рішень по навігації суден в порт.

PORTS - це приклад успішного державно-приватного партнерства, яке зменшує кількість нещасних випадків на судах більш ніж на 50%, збільшує кількість обслугованих суден, зменшує затримки транзиту для комерційних перевезень, покращує рекреаційну діяльність і реакцію на випадки аварійного розливу.

KARADENIZ POWERSHIP - НАЙБІЛЬШІ В СВІТІ СУДНА-ЕЛЕКТРОСТАНЦІЇ



Будівництво енергосистеми в районах з поганим доступом до інфраструктури може зайняти кілька років і вимагає величезних витрат. Саме для таких місць ідеально підходять плавучі електростанції, які можуть забезпечити населення основним енергоносієм.

На сьогоднішній день в світі налічується майже 80 плавучих електростанцій. І найбільшою з них вважається Karadeniz Powership Orhan Ali Khan. Вона здатна виробляти 740 МВт електроенергії - а це майже як вугільна теплоелектростанція, яка в 200 разів більше за розмірами.

Одне судно може видавати від 30 до 470 МВт енергії; в якості палива служить або природний газ, або мазут.

Від замовлення електростанції до старту її повноцінного функціонування проходить в середньому 90 днів, контракти укладаються на термін від 3 до 10 років.

Раніше вже відбувалися спроби організувати плавучі електростанції, але лише Karadeniz Energy поставила виробництво Powership на потік і створило з них цілий флот. Вперше енергосудна були представлені в 2009 році, з тих пір побудовано цілих дев'ять суден, і флот продовжує зростати.

Плавучі електростанції компанії Karadeniz Powership вже освітлюють життя мільйонам людей по всій планеті - від Гани до Лівану, від Мозамбіку до Іраку і Індонезії.

НОРВЕГІЯ ЗАЙНЯЛА ЛІДІРУЮЧІ ПОЗИЦІЇ У РОЗВИТКУ АВТОНОМНИХ СУДЕН



Норвезькі компанії Wilhelmsen і Kongsberg об'єднують зусилля для створення першої в світі компанії, що працює виключно в сегменті автономного судноплавства. Нове підприємство Massterly базуватиметься в Люсакері (Норвегія) і почне функціонувати з серпня 2018 року, забезпечуючи повний ланцюжок створення авто-

номних суден - від проектування і розробки до систем управління, логістичних послуг і експлуатації суден. Також для моніторингу та експлуатації автономних суден в Норвегії і на міжнародному рівні будуть створені наземні центри.

«Автономність і можливість дистанційного керування є важливою подією для морської галузі. Коли автономні судна стануть реальністю, Massterly матиме вирішальне значення для оцифровування інфраструктури», - зазначив президент і головний виконавчий директор Kongsberg Гейр Хаой.

«В даний час ми знаходимося в самому початку нового шляху, але в найближчому майбутньому, цілком імовірно, з'явиться ринок подібних послуг. Спочатку автономні судна будуть використовувати для коротких морських перевезень. Це також має на увазі переміщення наземного транспорту на морі. Великим досягненням Норвегії, як морська держава, вважає істотне скорочення викидів», - заявив гендиректор Wilhelmsen Group Томас Вільгельмсен.

У 2017 році Kongsberg і норвезький виробник добрив Yara почали спільну роботу над автономним судном Yara Birkeland, яке побудують до 2020 року. Судно курсуватиме між виробничими об'єктами Yara і портами Бревік і Ларвік. Згідно із заявою Kongsberg, Massterly також зможе поставляти і експлуатувати подібні Yara Birkeland судна.

В даний час Норвегія має три випробувальних полігони для автономних суден, останній з яких був створений в грудні минулого року.

Однак, не всі гравці галузі так само переконані в потенціалі технології. Консанс Kongsberg Transas (в даний час входить до складу Wartsila) стверджує, що збереження екіпажу корабля при додаванні більшої автоматизації судна - кращий шлях вперед. Генеральний директор Maersk Сорен Скоу недавно додав наступне повідомлення: «Я не очікую, що нам дозволять ходити з 400-метровими контейнерними суднами вагою 200 000 тон без будь-яких людей на борту», - сказав він в лютому в Bloomberg.