

# МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№55 декабрь 2014

**НЕДЕЛЯ  
ДЕЙСТВИЙ НА  
ЧЕРНОМ МОРЕ**

**С НОВЫМ 2015 ГОДОМ!**

**НОВОСТИ**  
В МИРЕ

**ВАЖНО**  
ЗАСЕДАНИЕ  
FPC

**ЭКСКЛЮЗИВНО**  
ПЕРЕГОВОРЫ С  
ИМЕС

**ВАЖНО**  
ПОМОЩЬ МОРЯКУ

**ЭКСКУРСИЯ**  
PORT OF MANILA

**ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ**  
КОМПАНИЯ V.SHIPS

## Дорогие друзья!

Примите искренние поздравления с наступающими Новым 2015 годом и Рождеством Христовым!

За прошедший год в жизни каждого из нас произошло много событий, печальных и радостных, событий, которые дали нам уникальный опыт. Достижения помогли нам обрести уверенность в своих силах, неудачи - научили не опускать руки.

Совместными усилиями мы многое успели сделать, добились немалых успехов. Накопленный опыт позволяет нам выходить из сложных ситуаций с минимальными потерями. Мы ищем новые пути, новые возможности, мы открыты новым идеям - и из своих неудач умеем делать соответствующие выводы.

Совсем скоро мы перевернем еще одну страничку нашей истории и войдем в новый 2015 год! Я бы пожелала, чтобы следующий год был спокойным, мирным. Чтобы действительно начался реальный перелом в экономике и, чтобы мы перелистнули страницы экономических, политических, социальных конфронтаций.

В наших силах добиться, чтобы следующий год стал заметным шагом в направлении улучшения жизни каждого из нас, к тому, чтобы в предновогоднее время у людей были только праздничные хлопоты. Убежден, что впереди - плодотворные трудовые будни, которые принесут для предприятий морского транспорта веские и реальные достижения.

Пользуясь случаем, хочу выразить искреннюю благодарность всем тем, кто в прошлом году участвовал в наших разнообразных программах и мероприятиях. Надеюсь на наше дальнейшее сотрудничество, желаю всем успехов в профессиональной деятельности, счастья, здоровья и хорошего настроения. Пусть работа приносит удовлетворение, пусть все поставленные задачи будут достигнуты, пусть результаты вашего труда радуют и вдохновляют на новые свершения.

С уважением,  
Председатель  
Профсоюза работников  
морского транспорта Украины

М. Н. Киреев

## Уважаемые друзья!

В последнее время возросло внимание к проблемам моряков, как на национальном так и на международном уровне. Мы, как многоотраслевой профсоюз, сумели доказать свой потенциал и оправдать возложенное на нас доверие. Сегодня Профсоюз работников морского транспорта Украины несет гордое звание единственного морского профсоюза — полноправного члена Международной федерации транспортников (ITF).

Профсоюз сегодня — это надежное представительство и защита трудовых, социально-экономических прав и интересов работников отрасли морского транспорта. Совместными усилиями мы защищаем интересы не только моряков, но и портовиков, судоремонтников, курсантов и кадетов.

Пусть наступающий год принесет нам мир, благополучие, стабильность и порядок. Пусть в ваших семьях царит тепло и взаимопонимание, вера в лучшее и любовь. Всех благ. С Новым годом и Рождеством Христовым!

С уважением,  
Первый заместитель  
Председателя ПРМТУ

О. Н. Трифорук



ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО

СОДЕРЖАНИЕ

# С НОВЫМ ГОДОМ!



Стр. 28  
ОГЛАСЕНИЕ  
МКТФ

## Дорогие читатели!

Этот год стал тяжелым испытанием как для профсоюзного движения Украины, так и для нашего Профсоюза.

Как говорится, Господь не посылает нам испытаний, без сил, на их преодоление. Мы выжили и стали сильнее.

В Новом Году мы надеемся страна встанет на путь восстановления, а украинские моряки будут спокойно работать и знать, что их семьям дома ничто не угрожает.

Пусть Новый Год принесет нам мир, силы и веру в лучшее будущее для нас и нашей страны.

С уважением,  
Олег Григорюк,  
Первый заместитель Председателя  
Черноморской первичной  
профсоюзной организации моряков



### НОВОСТИ

2 В МИРЕ

### ИНТЕРЕСНО

4 ОБОЙТИСЬ БЕЗ МОРЯКОВ

### АКТУАЛЬНО

6 ЗАСЕДАНИЕ ФРС  
16 ВСТРЕЧИ С КУРСАНТАМИ  
23 ЗДОРОВЬЕ МОРЯКА

### ЭКСКЛЮЗИВНО

8 ПЕРЕГОВОРЫ С ИМЕС  
12 НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ

### ВАЖНО

10 ПОМОЩЬ МОРЯКУ

### ПРОБЛЕМАТИКА

18 СПИД

### ЭКСКУРСИЯ

20 ПОРТ МАНИЛА

### ЛИЧНОСТЬ

22 ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР

### ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

24 КОМПАНИЯ V.SHIPS

№ 56  
декабрь 2014

#### Учредитель:

Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

Торговая марка и торговое наименование «Морской» являются исключительной собственностью Черноморской первичной профсоюзной организации моряков.

#### Издатель:

ООО «АЛЬФА ПРесс»

Периодический материал журнала «Морской» является безвозмездным разрешением редакции. При перепечатке материала обязательна ссылка на журнал «Морской».

Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных объявлениях. Редакция не несет ответственности за содержание статей и рекламных объявлений.

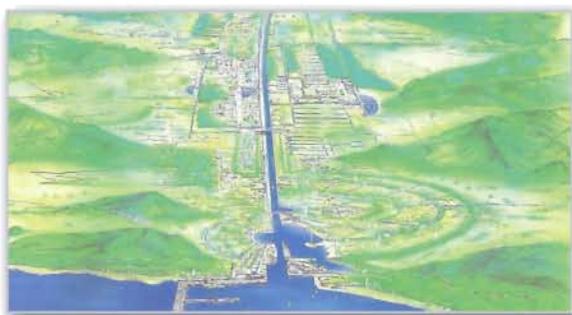
Информационно-рекламный журнал «Морской» распространяется бесплатно и является не коммерческим изданием профсоюзной организации ПРМТУ.

Тираж – 8000 экз.

Редакция ведет переписку с читателями. Ваши материалы, предложения и предостережения отправляйте на электронный адрес: [mail@morship.com.ua](mailto:mail@morship.com.ua)

рекламный отдел  
02020, г. Одесса,  
ул. Шумилына, 1

Тел: +38 048 298-38-44  
e-mail: [marketing@morship.org.ua](mailto:marketing@morship.org.ua)



### НОВЫЙ КАНАЛ СОЕДИНИТ АТЛАНТИЧЕСКИЙ И ТИХИЙ ОКЕАНЫ

Уже в конце декабря начинается строительство Никарагуанского канала, который соединит Атлантический и Тихий океаны. Новый канал составит серьезную конкуренцию Панамскому каналу.

Длина канала составит 278 километров. Маршрут нового пути был утвержден еще в июле 2014 года и проложен через озеро Никарагуа, крупнейший водоем Центральной Америки. С утверждением такого пути были связаны опасения, что, в связи с началом судоходства, озеро может потерять свое значение источника пресной воды. Организаторы строительства уверяют, что был проведен ряд работ по дноуглублению озера без использования взрывчатых веществ.

Ожидается, что строительство продлится около пяти лет, и не исключено, что эксплуатация канала начнется уже в 2020 году.

Водная артерия будет больше по параметрам (ширина — 230-520 метров, глубина — 27,6 метров), чем Панамский канал. Эксперты оценили строительство в 50 миллиардов долларов, воплощением проекта займется компания HKND Group (HK Nicaragua Canal Development Investment Co Ltd).



### СУДОХОДНАЯ ОТРАСЛЬ ВЫИГРЫВАЕТ ОТ СНИЖЕНИЯ ЦЕН НА НЕФТЬ

По итогам второго полугодия 2014 года совокупные расходы судоходных компаний на топливо для судов снизились на 117 миллионов долларов в день, сообщают представители BIMCO (Baltic and International Maritime Council, Балтийский международный морской совет).

Эксперты BIMCO оценивают ежесуточное потребление бункерного топлива в 257 миллионов тонн, на 1 июня стоимость таких объемов составляла 149,5 миллиардов долларов. Но с 1 июня в Роттердаме стоимость низкосернистого топлива понизилась на 30,7%, цены на топливо с высоким содержанием серы упали на 24,8%, стоимость морского газойля (MGO) опустилась до 215 долларов за тонну.

Питер Санд, ведущий аналитик в сфере судоходства BIMCO отмечает, что снижение цен на нефть влияет на рост доходов в судоходстве, для операторов и судовладельцев показатели стоимости бункерного топлива остаются одним из важных факторов. Расходы на топливо значительны, поэтому с целью экономии на трансокеанских маршрутах многие судовладельцы могут обратиться к практике снижения скорости судов (slow-steaming).



### БОЛЬШИНСТВО РАЗЛИВОВ НЕФТИ ПРОИСХОДИТ В ВОСТОЧНОЙ АЗИИ

Международная федерация владельцев танкеров по предотвращению загрязнений (ITOPF) отмечает, что большинство разливов нефти происходит в Восточной Азии. Об этом сообщил представитель корейского Клуба взаимного страхования (Korea P&I Club).

За последние десять лет произошло 211 разливов нефти, 11,2% инцидентов зафиксировано в Китае, 6,0% — в Южной Корее и 4,8% приходится на Японию. Остальные происшествия зафиксированы в меньшей степени в 64 странах.

Число крупных утечек нефти с танкеров — свыше 700 тонн или 5000 баррелей — значительно сократилось. Если в 70-е годы прошлого столетия в среднем происходило 24,5 крупных утечки в год, то в 2010-2013 годах в среднем происходило по две серьезные аварии в год», — говорит руководитель технической группы Международной федерации владельцев танкеров по предотвращению загрязнений (ITOPF) Алекс Хант. По словам Ханта, в последние 12 месяцев зафиксировано 28 случаев разливов нефти, из которых 12 приходится на танкеры и 16 — на другие типы судов. Несмотря на то, что это были небольшие бункерные разливы, проблемы по предотвращению загрязнений от разливов всегда остаются актуальными для судовладельцев. Снижения подобных случаев удалось добиться благодаря сознательному отношению к тех-

нике безопасности, считает эксперт. Свой вклад в это внесли следующие нормативные документы: Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов МАРПОЛ 73/78, Закон о предотвращении загрязнения 1990 года (OPA) и Международный кодекс управления безопасностью (МКУБ).



### ГЕНСЕК ИТФ ПОЛУЧИЛ ПРЕСТИЖНУЮ НАГРАДУ

Генеральный секретарь Международной федерации транспортников (ITF) Стивен Коттон был удостоен престижной награды — Премии адмирала океана-моря AOTOS 2014.

Премия в виде серебряной статуэтки Колумба (носившего этот титул) присваивается ежегодно лицу, внесшему наибольший вклад в дело развития торгового флота США. Вручение премий прошло на гала-ужине в отеле Sheraton New York Times Square Hotel в Нью-Йорке 7 ноября 2014 года.

Объявляя получателей премии, Кеннет Уайкл, председатель комитета AOTOS USS, отметил, что в этом году номинанты представляют в значительной степени различные секторы морской отрасли. Стивен Коттон, например, руководит федерацией рабочих, миссией которой является, в частности, благополучие и справедливое обращение с моряками во всем мире.



### ОПЕРАЦИЯ ПО БОРЬБЕ С ПИРАТАМИ ПРОДЛЕНА

Операция Европейского Союза (ЕС) по борьбе с пиратством «Аталанта» будет продлена до декабря 2016 года.

Главная цель операции — защита судов, доставляющих гуманитарную помощь в Сомали в рамках Всемирной продовольственной программы. Однако усилия военных также будут направлены на сдерживание, подавление и уничтожение пиратства у берегов Сомали.

Операция «Аталанта» была начата в 2008 году, благодаря ей у берегов Сомали удалось значительно снизить угрозу пиратства, однако свести ее на нет не удалось. Пираты изменили модель ведения своего «бизнеса», и военным это придется учитывать.

Как отметила представитель ЕС по иностранным делам и политике безопасности Федерика Могерини (Federica Mogherini), «операция ЕС «Аталанта» значительно помогла в снижении пиратства у берегов Сомали. Мы должны продолжать оказывать давление на пиратов, чтобы помочь в обеспечении безопасности в регионе Африканского рога. Это в наших общих интересах».

«Военно-морские силы ЕС теперь также будут способствовать устранению коренных причин пиратства», — добавила она.

Предполагается, что общие расходы на военно-морские силы ЕС в течение двух лет в 2015 году и 2016 году составят порядка 14,7 млн. евро (\$18,2 млн).



### СМА CGM КУПИЛА НЕМЕЦКОГО SHORT-SEA ОПЕРАТОРА

Французская компания CMA CGM приобрела немецкую судоходную компанию OPDR (Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei GmbH & Co. KG). Как сообщили в головном офисе CMA CGM, сделка подлежит согласованию с соответствующими властями. OPDR принадлежит Bernhard Schulte Group, штат составляет около 200 сотрудников. Компания специализируется на short-sea перевозках, обслуживает порты Северной Европы, Скандинавии, Испании, Португалии, Канарских островов и Марокко, объем перевозок по итогам 2014 года ожидается свыше 240 тыс. TEU.

По словам представителя CMA CGM Group, который курировал сделку, новое приобретение позволит усилить позиции CMA CGM на растущем рынке внутриевропейских short-sea перевозок.



# Смогут ли суда будущего работать без моряков на борту?

**БУДУЩЕЕ МОЖЕТ ОКАЗАТЬСЯ БЛИЖЕ, ЧЕМ ВЫ ДУМАЕТЕ. В ТО ВРЕМЯ КАК БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ СОСРЕДОТОЧЕНА НА ВНЕДРЕНИИ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ С ЦЕЛЬЮ СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ И ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ, СУЩЕСТВУЕТ ОПРЕДЕЛЕННЫЙ СЕГМЕНТ, КОТОРЫЙ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ РАССМАТРИВАЕТ АВТОМАТИЗАЦИЮ: ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ СУДОХОДНЫХ ОПЕРАЦИЙ С УЧЕТОМ ПОВЫШЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.**

Один из таких смелый шагов был предпринят компанией Rolls-Royce, которая недавно обнародовала дизайн первого в мире беспилотного грузового судна с дистанционным управлением.

Концепция беспилотных грузовых судов заключается в отсутствии экипажа на судне, которое управляется с берега. Исследовательский проект под названием MUNIN (Морская беспилотная навигация посредством сетей с высокоразвитой логикой), поддерживаемый

Европейской комиссией, направлен на разработку и тестирование этой концепции автономного судна.

Почему Беспилотные суда?

Согласно презентации технологического университета Clamber, Гетеборг, Швеция, 2013 г., «человеческая ошибка» является одним из крупнейших факторов, ведущих к авариям на море во всем мире. Некоторое время назад, статистика судоходных аварий в Европе была следующей:

Влияние человеческого фактора на возникновение аварий на море:

84-88% аварии на танкерах

79% затопление буксиров

89-96% столкновения судов

75% столкновение судна, имеющего ход, со стоящим неподвижно

75% пожары и взрывы.

Люди, которые стоят за развитием этой концепции, оптимистично смотрят на вещи, и полагают, что беспилотные суда будут в значительной степени способствовать сокращению количества несчастных случаев на море, происходящих по вине человеческого фактора.

Преимущества, на основании которых и было принято решение о разработке концепции беспилотного судна:

- Снижение количества аварий за счет снижения влияния человеческого фактора
- Снижение затрат на найм экипажа
- Решение проблемы нехватки моряков
- Простота внедрения режима малого хода с целью повышения эффективности и сокращения выбросов
- Абсолютное соблюдение природоохранного законодательства.

Тем не менее, одной из главных причин создания концепции Rolls-Royce о беспилотных судах — это «эффективность судна» — важный фактор, который напрямую влияет на эксплуатационные расходы. Судоходные компании по всему миру постоянно работают над снижением эксплуатационных расходов, особенно после введения ряда экологических норм, которые предполагают дополнительные затраты на внедрение передовых технологий и мер безопасности.

Rolls-Royce заявляет: «Многие объекты и системы на борту находятся там только для того, чтобы убедиться, что экипаж накормлен, в безопасности и комфорте. Если ликвидировать или уменьшить потребность в людях, судовые системы могут быть упрощены радикальным образом».

Так как на беспилотных судах отпадет необходимость в системах и оборудовании для экипажа, таких как кондиционирование, электричество и канализация, ожидается, что эти суда будут более дешевыми в экс-

плуатации. Такие беспилотные суда улучшенной конструкции и с обновленными системами с целью уменьшения расхода топлива, могут успешно решить многие вопросы эффективности и оптимизации.

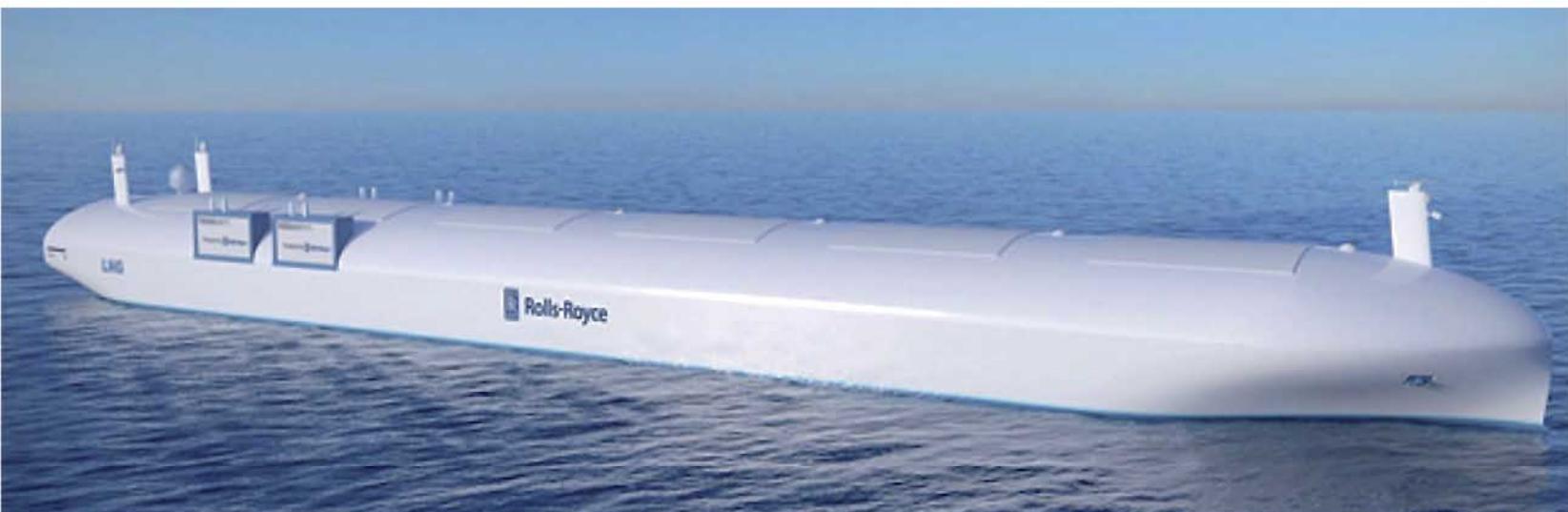
Кроме того, для того, чтобы управлять этими беспилотными судами, те же моряки, которые могли быть использованы на борту, могут заниматься управлением и контролем нескольких судов с берега, из береговой диспетчерской. Расширенные навигационные и коммуникационные системы также будут использоваться для обеспечения точного контроля и передачи данных между судном и береговой диспетчерской.

Но, несмотря на потенциальные выгоды, беспилотным судам придется столкнуться с целым рядом вопросов, прежде чем они станут реальностью. Кроме того, осуществление проекта беспилотных судов является незаконным в соответствии с требованиями о минимальном составе экипажа. Международная федерация транспортников (ITF) также считает, что данные суда с дистанционным управлением будут лишены навыков, знаний и опыта, которые могут предоставить профессиональные моряки.

Некоторые из основных препятствий, с которыми сталкиваются беспилотные суда:

- Моряки всего мира могут столкнуться с проблемой безработицы
- Юридические вопросы, связанные с правами моряков
- Необходимость в самых современных коммуникационных и навигационных технологиях для управления беспилотным судном
- Сертификация моряков для управления судами с берега
- Установка эффективных систем берегового контроля
- Более высокие затраты на строительство.

Как заявляет Rolls-Royce, уже пришла пора рассмотреть план беспилотных судов различного типа. Тем не менее, отрасли необходимо решение, которое позволит беспилотным судам работать в соответствии с правилами перевозки грузов наиболее экономически эффективным способом, в то же время, решая и ключевые вопросы о стоимости топлива, финансах, обработке грузов и экипаже.



# ЗАСЕДАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ КСП



“ Напомним, что Морская и докерская секции МФТ создают паритетный орган — Комитет справедливой практики (КСП), состоящий из 100 человек, который определяет политику МФТ против «удобных» флагов и стандарты МФТ для судов под «удобным» флагом. КСП из своего состава избирает Руководящую группу, которая готовит все вопросы для рассмотрения на заседаниях комитета.

”

В период с 17 по 21 ноября 2014 года в штаб-квартире Международной федерации транспортников (ITF) в Лондоне состоялись заседания Морской и Докерской секций, а также Руководящей группы Комитета справедливой практики.

Напомним, что Морская и докерская секции МФТ создают паритетный орган — Комитет справедливой практики (КСП), состоящий из 100 человек, который определяет политику МФТ против «удобных» флагов и стандарты МФТ для судов под «удобным» флагом. КСП из своего состава избирает Руководящую группу, которая готовит все вопросы для рассмотрения на заседаниях комитета.

Как всегда обсуждались вопросы наивысшей важности для морских и докерских членских организаций МФТ. В заседаниях Руководящей группы КСП МФТ от Украины принимал участие Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ, который не так давно был избран постоянным наблюдателем.

В ходе заседаний обсуждались резолюции, поданные и принятые на последнем Конгрессе МФТ. Горячие дебаты вызвала резолюция, поданная филиппинским профсоюзом AMOSUP (Ассоциация морских офицеров и моряков Филиппин). Она призывает профсоюзы страны судовладельца активно взаимодействовать с профсоюзами, представляющими рабочую силу. «Нашим морякам необходим качественный сервис, и мы должны думать о насущных потребностях наших членов профсоюза, как на борту, так и на берегу», — прокомментировал общую позицию профсоюзов-поставщиков рабочей силы Олег Григорюк и привел конкретный пример такого взаимодействия: «После заключенного Меморандума о взаимопонимании между Профсоюзом работников морского транспорта Украины и немецким профсоюзом ver.di, мы получили возможность предоставлять морякам, работающим на судах, покрытых коллективными договорами немецкого профсоюза, профсоюзные услуги: консультировать по необходимым вопросам и

## ПРМТУ расширяет географию сотрудничества

20 ноября в главном офисе Международной федерации транспортников (ITF) в Лондоне в рамках заседания Руководящей группы Комитета справедливой практики МФТ, Профсоюз работников морского транспорта Украины подписал Меморандум о взаимопонимании с Международным морским профсоюзом Канады (SIU). «В Меморандуме мы договорились совместно проводить переговоры, а также организовывать общие акции, посещения судов с целью привлечения новых членов в оба профсоюза», - прокомментировал подписание меморандума Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ. Подписантов с канадской стороны выступил Джим Гивен, президент SIU.



Международный профсоюз моряков Канады (SIU) является членской организацией Международного профсоюза моряков Северной Америки, и объединяет нелицензированных моряков с 1938 года. SIU представляет интересы большинства нелицензированных моряков, работающих на судах в районе Великих озер, реки Святого Лаврентия, на Восточном и Западном побережьях. Помимо судов, работающих в канадских водах, члены SIU также имеют возможность работать на борту судов, доставляющих грузы в Соединенные Штаты Америки, Европу и Южную Америку.

помогать в решении возникающих проблем. Для того, чтобы проинформировать моряков должным образом, мы организовали совместный семинар, где рассказали о достигнутых договоренностях и ответили на множество различных вопросов, интересующих моряков».

Коллеги обсудили результаты переговоров в рамках Международного переговорного форума (IBF), утвердили модельные договоры национальных профсоюзов, которые успели их подписать до заседания Рабочей группы и определились со стратегией для тех профсоюзов, которые только собираются вступить в переговорный процесс с судовладельцами на локальном уровне. В частности обсуждались перспективы локальных переговоров для украинских моряков, которые ПРМТУ готовится провести в ближайшее время



в Маниле, столице Филиппин (подробнее об итогах переговоров читайте на стр 8-9).

Также были заслушаны доклады о работе различных проектов и подгрупп, таких как подгруппа по базовой ставке Total Crew Cost (TCC) и проект по имплементации политики Мехико. Кроме того обсуждался план работы на следующие 4 года, принятый на последнем Конгрессе МФТ.

Впервые в рамках Руководящей группы, перед коллегами, в качестве Генерального секретаря выступил Стивен Коттон. Он показал короткую, но емкую презентацию, посвященную глобальной стратегии развития и укрепления Международной федерации транспортников и межсекторальному взаимодействию между профсоюзами.



# На Филиппинах прошли переговоры с ІМЕС

В конце ноября в филиппинской столице, городе Манила, прошли сразу два ярких события в профсоюзной жизни. 28 ноября состоялась презентация специальной программы сертификации, организованная Ассоциацией морских офицеров и моряков Филиппин (AMOSUP), совместно с Международной федерацией транспортников (ІТФ), Международным советом морских работодателей (ІМЕС) и Международным трастовым фондом моряков (ІМТТ).



В конце ноября в филиппинской столице, городе Манила, прошли сразу два ярких события в профсоюзной жизни. 28 ноября состоялась презентация специальной программы сертификации, организованная Ассоциацией морских офицеров и моряков Филиппин (AMOSUP), совместно с Международной федерацией транспортников (ІТФ), Международным советом морских работодателей (ІМЕС) и Международным трастовым фондом моряков (ІМТТ).

На презентации присутствовали представители братских профсоюзов Италии, Германии, Сингапура, Норвегии и, конечно, Украины, в лице Первого заместителя Председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины — единственной морской членской организация и МФТ в Украине.

Следуя программе, после приветственных слов и торжественной презентации организаторы и гости приняли участие в еще более увлекательном мероприятии — заложении первого камня в фундамент Южного крыла госпиталя для филиппинских моряков и их семей. Отрадно было видеть, что подобные инициативы поддерживаются со стороны государства. Помимо социальных партнеров в лице ІТФ, братских

профсоюзов и ИМЕС, присутствовали также представители Министерства труда Филиппин.

Подобные инициативы далеко не новы для Филиппин: вспомним о десятилетиях плодотворного сотрудничества капитана Грэга Ока (предыдущий лидер AMOSUP), а теперь и доктора Конрада Ока (нынешний лидер AMOSUP) с судовладельцами и менеджерами нанимающими филиппинских моряков, а также профсоюзами стран бенефициарного судовладельца, охотно участвующими в подобных проектах.

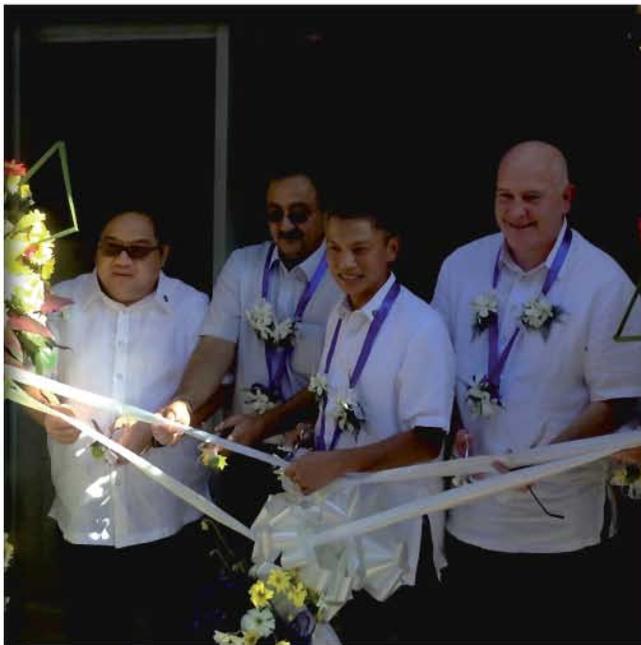
«Такие события становятся возможными только благодаря взаимному доверию и уважению, и другие сравнительно молодые профсоюзы, такие как Профсоюз работников морского транспорта Украины, на верном пути к реализации совместных проектов с судовладельцами», — заметил в своем приветственном слове Генеральный секретарь ITF Стив Коттон.

29 ноября состоялись переговоры в рамках Международного переговорного форума (IBF) между ПРМТУ и Международным советом морских работодателей (ИМЕС). Из-за ситуации в Украине было решено провести украинские переговоры в Маниле. Как ранее сообщалось Профсоюзом работников морского транспорта Украины, на центральных переговорах в Индонезии был принят пакет изменений и допол-

нений, а также оговоренное повышение заработной платы в размере 1%, 2% и 3,5% на 2015-2017 годы. Эти изменения легли в основу локального украинского договора, равно как и повышение заработной платы в оговоренном объеме, но с учетом небольшого повышения фондовых элементов. Также стороны обменялись предложениями и обсудили различные проблемы морской индустрии. В частности обсуждался вопрос привлечения внимания к проблеме нелегальной продажи бункера и злоупотребления алкоголем, а также вопрос отсутствия необходимости привлечения морских юристов к получению компенсаций от P&I клубов в случаях, когда все условия, предусмотренные договорами ПРМТУ, выполняются в полном объеме без всяких проблем.

ПРМТУ всегда готов предоставить абсолютно бесплатную и квалифицированную консультацию своим членам профсоюза по любым вопросам, и особенно касательно получения компенсации.

Также в рамках переговоров была достигнута договоренность о планомерном и взаимном сближении ПРМТУ с немецкими судовладельцами, представленными в ИМЕС. Стороны задекларировали желание участвовать в совместных проектах и социальных инициативах, а также проводить регулярные встречи с целью обсуждения насущных вопросов и проблем как на национальном, так и на международном уровне.



# Капитан Вячеслав Волченюк: Я БЛАГОДАРЕН ВАМ ЗА ПОМОЩЬ И ПОДДЕРЖКУ!

“

Спасибо Вам за то, что Вы есть и помогаете морякам. Сердечно благодарю Вас, высоко ценю Вашу помощь, энтузиазм и профессионализм. С таких слов начал свою доверительную беседу в офисе Профсоюза работников морского транспорта Украины с Председателем Михаилом Ивановичем Киреевым и сотрудниками капитан Вячеслав Сергеевич Волченюк.

”



«Спасибо Вам за то, что Вы есть и помогаете морякам. Сердечно благодарю Вас, высоко ценю Вашу помощь, энтузиазм и профессионализм», — с таких слов начал свою доверительную беседу в офисе Профсоюза работников морского транспорта Украины с Председателем Михаилом Ивановичем Киреевым и сотрудниками капитан Вячеслав Сергеевич Волченюк.

Этот рейс капитана Вячеслава Волченюка, опытного моряка, капитана с 30 летним стажем начинался, казалось бы, как и любой другой. Он и еще трое членов экипажа отправились в порт Ванино для того, чтобы сменить часть экипажа. Дорога оказалась нелегкой: сначала поездом, а потом еще 12 часов автобусом до самого порта. Российский экипаж в спешке передал дела и разъехался по домам. Причина их спешки стала понятна капитану практически сразу — судно находилось в ужасном техническом состоянии, кроме того, предыдущий экипаж подал заявление в прокуратуру по факту невыплаты заработной платы.

*«Когда я поднялся на борт и понял, куда я попал, то мне сразу захотелось развернуться и уехать обратно, но у меня элементарно не было денег на обратную дорогу. Подняв судовые документы, я выяснил, что судно больше стояло, чем работало, но судовладелец обещал, что все будет хорошо, а дома меня ждала семья. Я поверил и остался», —* рассказал капитан Волченюк.

Судно успело сделать один рейс и сразу же получило запрет на выход из порта — государственный портовый контроль (PSC) предъявил судну пять серьезных технических замечаний. По словам капитана, во время рейса в машинном отделении загорелась гидромурфта, но пожар удалось потушить быстро и в этот раз обошлось без жертв. Несмотря на острую необходимость в ремонте, судовладелец продолжал эксплуатировать судно на пределе возможностей. По пути в порт Ванино судно обесточилось, отключился гирокомпас. Команда с большим трудом смогла завести двигатель в дрейфе.

В конце июня 2014 года экипаж из 14 членов обратился к инспектору МФТ во Владивостоке с просьбой о помощи в получении задолженности по заработной плате за три месяца и репатриации домой из порта

Ванино (Россия). В связи с тем, что судовладелец отказался выполнять свои обязательства перед экипажем, для решения вопроса был привлечен юрист. 1 июля судно было арестовано от имени моряков в обеспечение иска по заработной плате. Суд принял решение в пользу экипажа.

По иску Ванинского транспортного прокурора суд арестовал т/х LadyFox за невыплату зарплаты экипажу. Уже в конце июля Ванинский районный суд Хабаровского края удовлетворил иск транспортного прокурора с требованием выплатить заработную плату морякам т/х LadyFox и обязал судовладельца погасить долг в размере свыше трех млн. рублей в счет зарплаты, неиспользованного отпуска, репатриации и возмещения морального ущерба.

Однако судовладельца, проживающего на Кипре, мало волновали решения суда. С тех пор, как теплоход зашел в порт Ванино, представитель работодателя попытался договориться с моряками о новом рейсе и пообещал деньги по его окончании, но получив отрицательный ответ, вовсе пропал.

Большинство членов экипажа уехали домой за свой счет, кроме 3-х моряков, которые остались на борту для обеспечения безопасности судна и в ожидании исполнения решения суда.

В конце октября капитан многострадального судна обратился в Профсоюз работников морского транспорта Украины (Председатель М.И.Киреев) – единственной аффилированной организации МФТ в Украине и к единственному инспектору МФТ в Украине Наталье Ефрименко с просьбой помочь с репатриацией. И хотя судно LadyFox не покрыто договором с ПРМТУ, капитан Вячеслав Волченюк, на тот момент, не являлся членом ПРМТУ (у каждого члена экипажа был индивидуальный контракт с судовладельцем). В виде исключения, ПРМТУ решил эту проблему.

Было обращение в Благотворительный фонд морского транспорта «МОТРАНС», и работники Фонда нашли финансовую возможность, и помогли моряку вернуться домой.

На данный момент общая задолженность перед экипажем составила порядка 100 тысяч долларов. Согласно постановлению суда, после продажи судна в первую очередь должна быть покрыта задолженность перед экипажем.

В ходе беседы Наталья Ефрименко так прокомментировала случившееся: *«У меня бы сразу возникли сомнения: если судовладелец из Ванино, экипаж в основном из Ванино и работа в том округе — зачем брать украинцев? Изначально нужно было задаться этим вопросом всем членам экипажа».*

Комментарий Председателя ПРМТУ Киреева М.И.: *«Таких случаев, как произошел с Вячеславом Сергеевичем и его экипажем, к сожалению, много. Экономическая обстановка в нашей стране толкает моряков уходить в такие сомнительные рей-*

*сы. Особенно часто это происходит, когда моряк достигает пенсионного возраста. Пенсии у украинских моряков маленькие, устроиться на работу тяжело, а уйти в рейс после 60-ти вообще проблема. Вот и уходят наши квалифицированные и опытные моряки к таким нерадивым судовладельцам, потому что за плечами у каждого из них находятся семьи, которые нужно кормить. И, все-таки, еще раз обращаю внимание всех украинских моряков, будьте бдительны, когда заключаете контракты, и не рискуйте.*

*Меня часто спрашивают, а почему не помогли тем морякам, а почему не помогли тем? Хочу ответить еще раз тем, кто спекулирует на этой теме. ПРМТУ существует на взносы своих членов Профсоюза и работает только для них. Моряки, которые состоят на учете в нашей организации, редко попадают в экстремальные ситуации. Потому что взаимоотношения Профсоюз — Судовладелец — Моряк выстроены так, что подобных случаев возникать не может в принципе. А другим морским профсоюзам и общественным организациям, которые якобы «защищают» украинских моряков, стоит задуматься, прежде чем брать на себя ответственность перед моряком, смогут ли они выполнить свои обязательства».*

“ И, все таки, еще раз обращаю внимание всех украинских моряков, будьте бдительны, когда заключаете контракты, и не рискуйте. ”



ЭКСКЛЮЗИВНО

НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ



# БОРЬБА С СУБСТАНДАРТНЫМ СУДОХОДСТВОМ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Зонгулдак

С 1 по 5 декабря в Черноморском регионе прошла внеочередная Неделя действий в рамках Черноморского регионального проекта, инициированного Международной федерацией транспортников (ИТФ). Профсоюз работников морского транспорта Украины, как единственный аффилированный ИТФ морской профсоюз в Украине, как всегда принял непосредственное участие в кампании.

[www.mtwtu.org.ua](http://www.mtwtu.org.ua)



*«Основной целью этой акции стало скорее не инспектирование судов, которое мы регулярно осуществляем на Неделе действий в мае, а распространение документального фильма «Темная сторона Черного моря», который рассказывает о тех опасностях, которые скрывает в себе субстандартное судоходство в Черноморском регионе», — прокомментировала Наталья Ефрименко, ИТФ инспектор в Украине.*

Напомним, что премьера документального фильма «Темная сторона Черного моря» состоялась на 43 Конгрессе ИТФ в Софии, а на очередном заседании Черноморского регионального проекта было принято решение провести внеочередную неделю действий на Черном море для того, чтобы как можно обширнее осветить выпуск фильма. Время проведения кампании также было выбрано не случайно: зима – наиболее опасный период для работы в Черном море.

*«Именно в зимний период суда, курсирующие в Черноморском бассейне, наиболее уязвимы. Документальный фильм, который мы оставляем на судах, наглядно показывает, что может случиться с судами, которые курсируют в Черном море зимой. Мы знаем, что в большинстве своем это старые, морально и технически непригодные для плавания в тяжелых погодных условиях суда», — отметил Олег Григориук, Первый заместитель Председателя ПРМТУ.*

В Чёрном море работают около 2400 активных судов, грузоподъёмностью от 2 до 12 тысяч тонн, и их общая грузоподъёмность составляет 11,5 млн. тонн. Черноморский торговый флот составляют суда для перевозки генеральных грузов, балкера, цементовозы, суда класса река-море и многоцелевые суда. Судовладельцы главным образом нанимают экипаж из того же Черноморского региона: преобладают русские, украинские и турецкие моряки, а затем следуют моряки из Грузии и Азербайджана. Возраст судов, в основном, составляет 20 лет, примерно 800 из них – старше 30 лет, и всего 500 – моложе 10 лет. В регионе преобладают флаги Турции, России, Грузии, Мальты, Панамы, Сент-Винсент и Гренадин, Белиза, Молдовы, Словении и Камбоджи. Значительное число судов класса река-море относятся к числу Российского Речного Регистра. Наиболее часто перевозимыми грузами являются: металлом, сталь, чугун, уголь, зерно, цемент и удобрения. Кроме того, осуществляются пассажирские перевозки между Северной Турцией и портами России и Украины, и торговля нефтепродуктами из России и Румынии в Турцию и Израиль.



Кишинёв  
Chişinău

ЭКСКЛЮЗИВНО

Херсон  
НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ



За Неделю действий ИТФ инспектор в Украине Наталья Ефременко, а также команда ПРМТУ и представители первичной организаций ПРМТУ в портах посетили 58 судов в таких городах Украины, как: Одесса, Николаев, Херсон, Измаил, Южный, Рени, Белгород-Днестровский, Мариуполь, Бердянск. Представители Профсоюза рассказали экипажам о целях и задачах Черноморского регионального проекта, представили новый фильм «Темная сторона Черного моря» (DVD диск теперь есть на каждом посещенном судне), передали на борт Морские Бюллетени, справочники Message to Seafarers, журналы «Морской» и календари, специально выпущенные Профсоюзом. Были проведены беседы с моряками, во время которых они задавали все интересующие их вопросы и получили ответы от специалистов ПРМТУ.

Кроме того, информационные материалы и диски с фильмом были отправлены в Интерклубы Измаила и Херсона, где в течение недели все моряки, посещающие Интерклубы, могли посмотреть этот фильм, запущенный в режиме non-stop.

Помимо посещений судов, Профсоюз работников морского транспорта Украины организовывал премьерный показ фильма «Интерстеллар» для моряков — членов ПРМТУ. Перед показом фильма всем, пришедшим на это мероприятие, был показан короткий трейлер фильма «Темная сторона Черного моря», который ПРМТУ специально подготовил для этого показа.

ПРМТУ на регулярной основе проводит обучающие семинары на профсоюзную тему для курсантов и учащихся морских учебных заведений. В учебный план семинаров включена и тема субстандартного судоходства в регионе Черного моря. В преддверии декабрьской Недели действий ПРМТУ передал учебным заведениям диски с фильмом для загрузки на их сайты, чтобы каждый кадет и курсант имел возможность посмотреть фильм, не выходя из дома. Кроме того, преподаватели обязались показывать фильм курсантам старших курсов прямо во время занятий.

Всю работу, которую проводит наш Профсоюз, мы освещаем на нашем сайте <http://mtwtu.org.ua/>, в социальных сетях, в нашем журнале, газете, а также в других средствах массовой информации. Специально для Недели действий декабря ПРМТУ записал видеоролик, который транслируется на местном телевидении в течение всей недели.

**«Наш Профсоюз очень серьезно подошел к инициативе проведения Недели действий на Черном море. Об этом**

[www.mtwtu.org.ua](http://www.mtwtu.org.ua)



*свидетельствует количество судов, которое мы посещаем каждый раз. Мы искренне надеемся, что наши действия дадут свои плоды, и в будущем будет все меньше несчастных случаев Черноморском бассейне. Совпадение или нет, но в середине Недели действий нам пришло печальное сообщение о том, что по пути из российского порта в порт Варна затонул сухогруз ELGA-1. Слава Богу, что в этот раз удалось спасти всех членов экипажа и обошлось без жертв», — прокомментировал Олег Григорюк.*

**Профсоюз работников морского транспорта Украины выражает благодарность всем, кто принял активное участие в кампании:**

Бернадцкой Л. В., администратору морского Культурного центра (интерклуба) Херсонского морского торгового порта; Бондаренко А. И., заместителю капитана Белгород-Днестровского МТП; Бужак Е. И., директору интерклуба Измаильского МТП; Виртосу А. Г., офицеру охраны портовых средств; Выборнову С. М., начальнику Службы морской безопасности; Гривко В. П., председателю ППО Бердянского МТП; Григоренко Е. М., стивидору 2 грузового района ГП «Ренийский МТП»; Григоренко М. М., председателю ППО Ренийского МТП; Женишковскому А. С., сменному стивидору грузового района Бердянского МТП; Задорожному Ю. М., главному диспетчеру грузового района Бердянского МТП; Зиновец А. С., начальнику коммерческого отдела ГП МТП «Южный»; Капуке О. П., юристу ППО ГП МТП «Южный»; Лисовику Д. А., главному диспетчеру порта «Южный»; Москаленко Ю. Г., старшему капитану портового надзора службы капитана порта администрации Николаевского МП; Покровскому А. Е., старшему инспектору портового надзора службы капитана порта администрации Николаевского МП; Рожкову С. М., председателю Азовской ППО моряков; Рыбаку А. А., сменному стивидору грузового района Бердянского МТП; Сергееву И. В., председателю ППО ПРМТУ Белгород-Днестровского МТП; Сердюк Е. В., помощнику руководителя Первичной профсоюзной организации Бердянского морского торгового порта; Спицыну С. Л., председателю ППО ПРМТУ порт «Южный»; Танцюренко О. Б., начальнику службы морской безопасности администрации Херсонского МТП; Топору В. П., старшему капитану портового надзора службы капитана порта администрации Николаевского МП; Хомутникову В. Г., диспетчеру 1 района ГП «Ренийский МТП»; Чекменеву А.А., заместителю главного инженера Администрации Николаевского МП, члену профсоюзного комитета.



Сухогруз ELGA-1 подал сигнал бедствия 3 декабря в 19:35 по московскому времени. Сообщалось, что вода попала в машинное отделение вследствие неисправности дейдвудного сальника. ELGA-1 шла из российского порта Темрюк в Варну, Болгария, с 6000 тонн угля на борту. Находящееся неподалёку оффшорное судно снабжения SEA SPIDER подошло к ELGA-1 в 21:00. В 23:12 Капитан сообщил, что насосы не могут контролировать поступление воды, что машинное отделение затоплено; и отдал приказ об эвакуации экипажа. В 23:55 13 членов экипажа (все россияне) перешли на спасательный плот, а в 02:54 4 декабря поднялись на борт SEA SPIDER..

Сухогруз ELGA-1 (IMO 8848408), дедвейт 6277, построен в 1991 г., флаг России, менеджер MARITIME CARGO SHIPPING CO LTD, Темрюк, Россия.





## ОБЩЕНИЕ С КУРСАНТАМИ — РАБОТА НА ПЕРСПЕКТИВУ

Ежедневно в Профсоюз работников морского транспорта Украины и инспектору Международной федерации транспортников (ITF) в Украине Наталье Ефрименко поступает большое количество жалоб от моряков, которые столкнулись с теми или иными проблемами. В большинстве своем преобладают обращения с невыплатой или задержкой заработной платы, однако существуют и другие, не менее важные проблемы.

В последнее время участились случаи обращений в Профсоюз работников морского транспорта Украины, относительно сомнительных компаний, которые якобы занимаются трудоустройством моряков на суда иностранных судовладельцев. Работники таких контор, прикрываясь известным именем судовладельцев, предлагают морякам подписать контракт на выгодных условиях, при этом моряку необходимо оплатить услуги посредника согласно договору или же выложить

наличку за иностранную визу или другие документы. Выполнив все требования посредников, моряк так и не получает обещанное рабочее место. Вместо этого его кормят обещаниями, ссылаясь на различные причины.

Чаще всего на удочку мошенников попадают или неопытные молодые моряки, или наоборот, — моряки, которые, к сожалению, не могут найти работу в силу своего возраста. Для того, чтобы предостеречь молодых ребят от подобных ошибок, представители Профсоюза работников морского транспорта Украины и инспектор МФТ в Украине Наталья Ефрименко провели ряд практических занятий для курсантов старших курсов Одесской национальной морской академии.

«Я считаю такие встречи работой на перспективу. Благодаря тому, что сегодня мы пообщались с курсантами и рассказали им о том, как защитить свои права,





куда обращаться и как действовать, если у экипажа уже возникли споры с работодателем, я уверена, что завтра они поделятся этой информацией со своими коллегами, помогут экипажу соседнего судна и сумеют уберечь себя от лишней траты времени и нервов на решение вопросов с недобросовестными работодателями или посредниками», — прокомментировала Наталья Ефрименко, инспектор МФТ в Украине.

Представители ПРМТУ рассказали курсантам, по каким признакам можно определить недобросовестную крьюинговую компанию — ведь иногда достаточно задать пару-тройку вопросов, и сразу станет ясно, что компания не собирается трудоустроить моряка. Кроме того, ребята получили ответы на все интересующие их вопросы. «Большинство курсантов уже ходили в море как минимум на практику и уже успели столкнуться со спорными ситуациями. Мы старались максимально откровенно отвечать на их вопросы. В долгосрочной перспективе мировая морская индустрия испытывает недостаток морских кадров, а наши, украинские моряки высоко ценятся на этом рынке. Я уверен, что ребята, которых сегодня выпускают наши учебные заведения, станут достойными представителями международной морской семьи и будут поддерживать и развивать имидж украинского моряка. Поэтому они в первую очередь должны знать свои права, знать, чего они достойны и, конечно, своим профессионализмом и умом ежедневно оправдывать свой авторитет», — отметил Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ.

Примечательно, что именно преподаватели Одесской национальной морской академии и Мореходного колледжа технического флота ОНМА выступили с инициативой и предоставили свои пары для уроков профсоюзной грамотности. Так преподаватели кафедры «Безопасности жизнедеятельности» (заведующий кафедрой проф. Колегаев Михаил Александрович), которые читают предмет «Охрана труда в отрасли», доценты Парменова Дана Георгиевна и Приходько Екатерина Александровна любезно предоставили время на своих парах для встречи в профсоюзными лидерами и инспектором ИТФ.

«Знакомство курсантов с Профсоюзом позволяет расширить их кругозор по вопросам защиты прав моряков, а также узнать, как и по каким вопросам



они могут обратиться в ИТФ. Владение информацией о собственных правах и о том, какие действия необходимо предпринимать и куда обращаться в сложной ситуации, связанной с трудовой деятельностью, находясь далеко от дома, является порой жизненно необходимым. Для представителей Профсоюза общение с курсантами дает возможность узнать о тех вопросах и ситуациях, которые больше всего волнуют молодых моряков, а также дает возможность изменить мнение курсантов о том, что вступление в Профсоюз является только выбрасыванием денег «на ветер» и не несет никакой пользы для моряков.

В любом случае, воспользуются курсанты полученными знаниями или нет, но владея такой информацией, видя людей, которые нуждаются в помощи, они смогут ею поделиться.

В общем, я думаю так, чем больше человек знает, тем легче ему живется, а ОНМА, в данном случае, является тем заведением, в котором молодые моряки должны получить наибольшее количество полезных знаний по своей специальности, о своих правах и обязанностях, и о том, что нужно делать для того, чтобы их трудовая деятельность была безопасной как в плане личной безопасности, так и в социально-экономической плане», — отметила Дана Георгиевна.

«Для учащихся нашего колледжа встреча с лидерами Профсоюза работников морского транспорта Украины — это отличная возможность поучиться на чужих ошибках. В рамках обоих предметов, которые я преподаю, курсанты получили возможность узнать, как им необходимо поступать, куда обращаться и множество другой, несомненно, полезной информации, которую им просто неоткуда больше получить», — отметила Елена Филиппова, преподаватель предметов «Безопасность жизнедеятельности и выживания в экстремальных условиях» и «Медицинская помощь на судне».

В общей сложности практикующие с представителями ПРМТУ и инспектором МФТ посетили около 200 курсантов Одесской национальной морской академии и 250 курсантов Мореходного колледжа технического флота ОНМА. Профсоюз работников морского транспорта Украины надеется в будущем продолжать профилактическую работу с курсантами морских учебных заведений Украины.

ПРОБЛЕМАТИКА

СПИД

# Air, rail, road or sea... let it be HIV stigma free!

ВИЧ/СПИД имеет тройное воздействие на транспортный сектор — влияет на работников, их семьи, общины, предприятия и экономику в целом. Некоторые группы рабочих являются особенно уязвимыми для заражения и передачи ВИЧ-инфекции в связи с характером и условиями их работы. Работники транспортного сектора — именно такая группа, причем независимо от того, где они работают: на суше, в море или в воздухе. Хотя транспортники во всем мире являются более уязвимыми перед ВИЧ/СПИДом, мало внимания уделялось снижению этой уязвимости. В настоящее время хорошо известно, что без активного участия работников транспорта и их профсоюзов, невозможно разработать эффективный ответ на пандемию.

Ежегодно 1 декабря отмечается Всемирный день борьбы со СПИДом. Этот день служит напоминанием о необходимости остановить глобальное распространение эпидемии ВИЧ/СПИДа. Впервые провозглашен Всемирной организацией здравоохранения в 1988 году.

Международная федерация транспортников (ITF) уделяет огромное внимание проблематике заболевания ВИЧ/СПИДом в транспортной отрасли во всем мире. Круглогодичная кампания ITF направлена на снижение дискриминации и стигматизации работников с ВИЧ-положительным статусом и проходит под девизом Air, rail, road or sea... let it be HIV stigma free!

Профсоюз работников морского транспорта Украины и Черноморская первичная профсоюзная организация моряков ежегодно 1 декабря начинают информационные кампании среди будущих работников отрасли, а также среди действующих моряков.



# 1 ДЕКАБРЯ – ВСЕМИРНЫЙ ДЕНЬ БОРЬБЫ СО СПИДОМ!

*«Мы полностью разделяем позицию ИТФ в том, что людей необходимо информировать, ведь недостаток информации порождает сомнения, страх и, в последствии, стигму. Наш Профсоюз уже много лет занимается информационной деятельностью в этом направлении. Так, мы проводим информационные кампании в морских учебных заведениях, специалисты читают ребятам семинары, по возможности проводят открытые уроки, раздаются информационные буклеты и средства контрацепции», — прокомментировал Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ.*

Этот год не стал исключением, и ко всем информационным действиям, которые ежегодно проводит Профсоюз работников морского транспорта Украины, добавилось посещение судов, которые заходили в Одесский морской торговый порт в первую неделю декабря.

Стоит отметить, что пропаганда здорового образа жизни и беспокойство о благополучии членов Профсоюза не заканчивается кампаниями 1 декабря. Так, на 43 Конгрессе ИТФ, который прошел в Софии, Профсоюз работников морского транспорта Украины выступил организатором факультатива, посвященного проблематике заболевания ВИЧ/СПИДом.

*«Мы поделились своим опытом с коллегами из других стран, услышали их примеры успешной работы в этом направлении. Но для нас самым главным остается то, что все приложенные усилия уже дают положительные результаты. Проводя анкетирование среди учащихся и студентов, мы ежегодно отмечаем рост уровня информированности ребят, а, значит, мы все делаем правильно», — отметил Олег Григорюк.*

[www.mtwtu.org.ua](http://www.mtwtu.org.ua)



Україна, Одеса 65079 Куликово поле, 1, правобережжя.  
Телефон: +38 0482 42 99 01  
[www.mtwtu.org.ua](http://www.mtwtu.org.ua)



Порт Манила — это коллективные объекты и терминалы, обеспечивающие функционирование морской торговли в гаванях Манильской агломерации. Порт находится на Манильском заливе и расположен в районах города Манилы, которые носят названия Port Area и Tondo Area. Это самые большие и главные международные судоходные ворота страны. Филиппинское портовое управление (Philippine Ports Authority) — это государственная корпорация, управляющая портом Манилы и большинством государственных портов в стране. Она состоит из трех основных объектов: Северной гавани, Южной гавани и Международного Контейнерного Терминала.

У 36 причалов Южной гавани могут швартоваться крупнотоннажные океанские суда. Северная гавань, имеющая 26 причалов, используется каботажными судами для разгрузки грузов. Кроме того, в порту Мани-



# Port of Manila



ла оборудованы причалы для танкеров, для ролкеров, 3 контейнерных причала для приема контейнеровозов и обработки контейнеров.

Часть судов обрабатывается на рейде с помощью лихтеров и барж. Длина причального фронта более 19 км с глубинами до 11,5 м.

Через Манилу проходит более половины импорта и около трети экспорта страны. В порт ввозятся следующие морские грузы: промышленное оборудование, автомобили, уголь, ткани, зерно, мука, мясо и молочные продукты; вывозятся — копра, пенька, сахар, табак, лес, медная и хромовая руды, марганец, кокосовое масло. Суммарный оборот морских грузоперевозок порта Манила составляет 22 млн. т. Судоремонтные предприятия, располагающие плавдоком и 5 слипами, обеспечивают ремонт судов и кораблей до крейсеров включительно.





ДОСЬЕ

## Попов Дмитрий Иванович

второй механик

Компания «Акомарин»  
Окончил Одесскую национальную морскую академию, по специальности — механик.

«За первые восемь морских месяцев меня научили очень многому. И не только работе, а в целом — как себя вести на флоте».

### ПОЧЕМУ ВЫ РЕШИЛИ СТАТЬ МОРЯКОМ?

Я не могу сказать, что это семейная традиция, хотя папа на флоте и служил. Сыграл свою роль старший брат: он поступал электромехаником. И вкогда он привез домой свою форму, вот тогда я сказал точно, что буду моряком!

С детства была тяга к машинам и их ремонту, поэтому другие работы я даже и не воспринимал. Если бы не был моряком, то точно работал бы в автопарке!

## КАКИМ БЫЛ ВАШ ПЕРВЫЙ РЕЙС:

Это был самый лучший рейс, т.к. я был практикантом — это позволяет выходить везде, во всех портах, во всех городах, плюс у меня была очень хорошая команда.

Команда была с нашего Черноморского пароходства: взрослые мотористы, взрослые механики, люди, которые научили меня за восемь месяцев очень многому. И не только работе, а вообще — как себя вести на флоте, плюс — безопасности. Абсолютно всему!

## РАЗНИЦА БОЛЬШАЯ МЕЖДУ МАШИНОЙ НА ЗЕМЛЕ (АВТОМОБИЛЕМ) И МАШИНОЙ НА ВОДЕ (СУДНОМ)?

Конечно, большая; это земля и небо. Устройство судна и автомобиля отличаются очень сильно.

Но смысл один: если ты умеешь работать и подходить к работе ответственно, читать инструкции, и понимать, что за процесс происходит, то и на судне ты будешь читать и понимать, что происходит и как с этим бороться.

## КАКОЕ ОТНОШЕНИЕ К УКРАИНСКИМ МОРЯКАМ СЕГОДНЯ ВО ВСЕМ МИРЕ?

Я считаю, что очень положительное. По крайней мере, где бы я ни работал, где бы я не выходил в порт, то все, кто узнавал, что я с Украины, точнее, не все знают Украину, но Одессу знают все, то сразу было абсолютно дружеское расположение и отношение.

## БЫЛИ ЛИ В ВАШЕЙ ПРАКТИКЕ СЛУЧАИ, КОГДА БЫЛО СТРАШНО?

Да... Были...

В моем первом контракте у нас погиб матрос — упал в трюм. Вот это очень страшно, когда видишь, что человек упал и умер.

В следующем моем контракте упал в трюм капитан. И это тоже страшно. Через еще один рейс —

умер стармех, не выдержало сердце. Вот это страшно...

Страшно, когда участвуешь в спасательной операции и понимаешь, что ты ищешь человека, который находится в воде, и понимаешь, что шансов у этого человека нет, т.к. холодная вода и ветер.

Хотя то, что это страшно, начинаешь понимать только потом, а когда приходит сама минута действий, то реагировать нужно моментально, а осознавать получается уже после.

## МОРЕ ОШИБКИ ПРОЦАЕТ?

Нет, в море ошибаться нельзя.

Это дело опасное, это очень опасная работа, и несерьезно его нельзя воспринимать.

## ВЫ УЧАСТВОВАЛИ В СПАСАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ?

Да, мы получили сигнал SOS и были ближе всего к месту бедствия. Сразу бросились на помощь. Это была шлюпка с людьми. К сожалению, мы так и не нашли никого.

## ВАШЕ НАПУТСТВИЕ БУДУЩИМ МОРЯКАМ

Нужно учиться, учиться и учиться, чтобы ни говорили, даже если кажется, что тот или иной предмет не нужен — все это неправильно!!! Пусть учат всю теорию!

Когда человек подкован теоретически, то на практике ему будет намного легче. Многие думают, что они на практике все выучат, но ничего подобного — чудес не бывает! Очень важным в море является знание языка — это ключ к взаимопониманию. Меньше хамства, слушать, слушать и еще раз — слушать! А еще — работать и не гнаться за большим рублем.

## ЧТО ДЛЯ ВАС ПРОФСОЮЗ?

Слава Богу, что мне не приходилось пока попадать в неприятные ситуации и обращаться в Профсоюз, но со мной всегда присутствует чувство уверенности и спокойствия от знания того, что на защите моряка стоят такие мощные организации. Желаю Профсоюзу и дальше успешно работать.

# ГРУППА ВЛАСОВА: С ЧЕГО НАЧИНАЛСЯ V.SHIPS

Окончание. Начало в номере 53-54 за октябрь-ноябрь 2014.

*После смерти Александра Никифоровича Власова в октябре 1961 года руководство делом принимает на себя его сын — Борис Александрович Власов.*



Борис Александрович Власов родился 14 марта 1913 года в Одессе и спустя 5 лет вместе с родителями покинул город. Он окончил высшее учебное заведение (Политехнический институт) в Вене в 1938 году по специальности — «Инженер высоковольтного оборудования» и присоединился к деятельности своего отца, получив управление над зарождавшейся тогда компанией SITMAR в Милане. Но начавшиеся военные действия в Европе надолго разъединили отца и сына. Борис остался в Швейцарии до 1947 года и только после окончания войны он уже женатый и с двумя детьми переехал к отцу в Аргентину. С тех пор и до последнего дня

жизни Александра Власова сын был рядом с ним, осваивая руководство морским делом.

Продолжая начатое отцом дело, Борис Власов привнес в него дух нового поколения и технические знания, полученные за время долгой учебы. Владея шестью языками, обладая сильным характером и опытом, приобретенным за почти двадцать лет деятельности под руководством отца, Борис Александрович закончил строительство начатых танкеров, а также заказал новые, включая грузовые и пассажирские пароходы.

Его первое важное решение было связано с переводом центра управления из Генуи в более выгодное и надежное место — Монако. В 1968 году Борис Александрович открыл линию ITAL PACIFIC LINE, выполняющую рейсы между Средиземноморским бассейном, Испанией, Португалией и побережьем Тихого океана, Центральной Америки и Канады. Линия обслуживалась судами третьей серии STONES: GEMSTONE, STARSTONE, SILVERSTONE и GOLDSTONE. В 1969 году Борис Власов заказал четыре новых грузовых судна в Германии. Эти последние STONES были тогда новшеством — имели 17000 DWT, двигатель Fiat 22000 л.с. и скорость 24 узла. Он лично участвовал в разработке технических аспектов новых судов. В 1972 году из-за быстрого развития контейнеризации грузов, линия была закрыта.

В 1971 году по окончании контракта с Австралией на перевозку эмигрантов, Борис Власов создал круизную компанию (одну из первых в этой от-





расли) с центром в Лос-Анджелесе, под названием SITMAR CRUISES. Два пассажирских судна были приобретены в CUNARD LINE в Англии, а затем полностью переоборудованы в Триесте, Италия. В 1972 году эти два судна положили начало первой круизной линии из Лос-Анджелеса, Калифорния.

Ввиду огромного успеха круизов из Америки, в Лос-Анджелесе был создан центр управления и продажи билетов для FAIRSEA и FAIRWIND под торговой маркой SITMAR CRUISES. SITMAR открыл туристические офисы в Европе, а также в Австралии и Новой Зеландии. Путешествия оказались успешными — зародился новый вид бизнеса, который и сегодня является огромной индустрией с многочисленными судами.

В 1973 году Власов создает совместное предприятие CAPITALFIN вместе с группой итальянских государственных и частных компаний с целью покупки крупнейшей английской морской организации SHIPPING INDUSTRIAL HOLDINGS Ltd., которая занимала первое место в Англии в морском транспорте.

В 1975 году в Саудовской Аравии было создано первое совместное предприятие между арабами и западными инвесторами — ARABIAN MARITIME TRANSPORT COMPANY (AMTC) — для оперирования танкерами между портами Среднего Востока, Персидского залива, средиземноморскими и другими странами. Вскоре была создана Саудовская компания AMAR LINE для перевозки грузов между портами Среднего Востока и Средиземноморья. Начало регулярным рейсам между портом Джид-

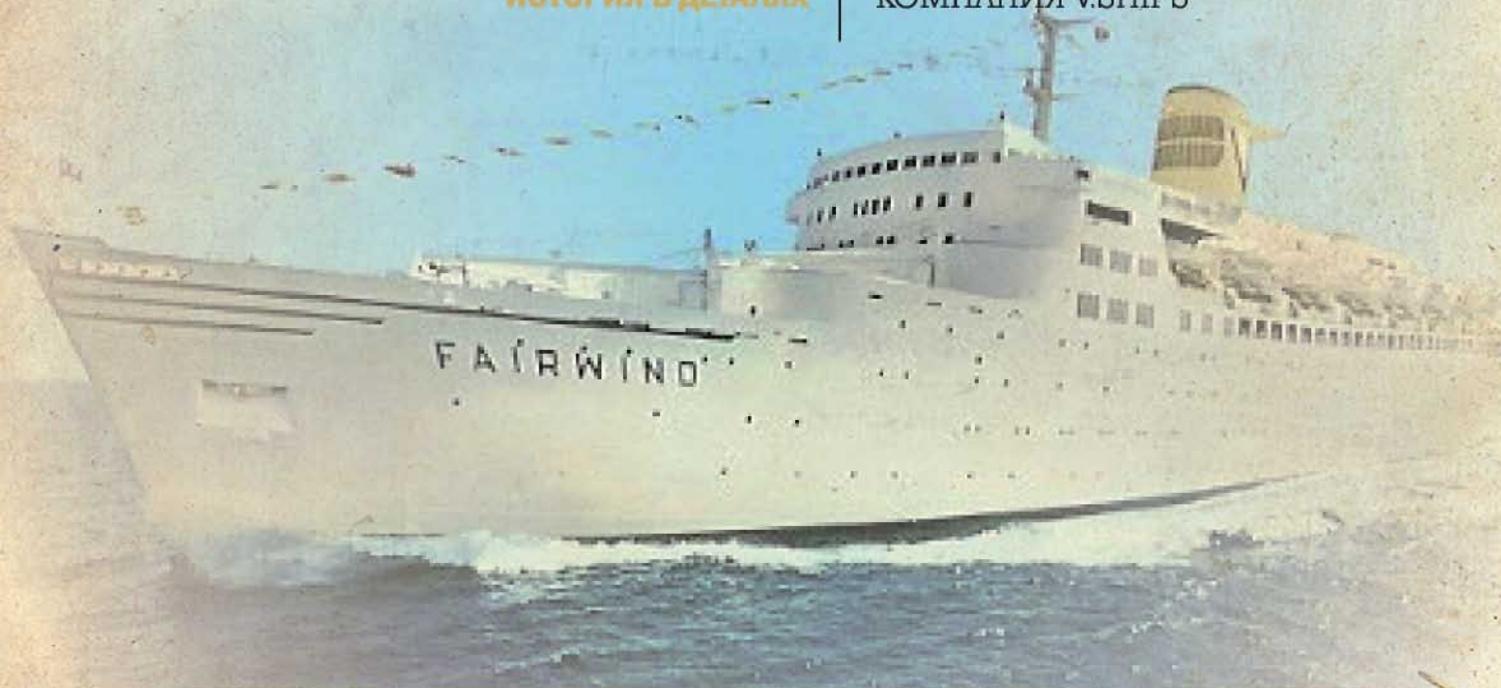
да и Суэцким каналом положили пассажирские и автомобильные паромы го-го, принадлежащие SAUDI MARITIME TRANSPORT Co., перевозившие тысячи пассажиров и автомобилей между двумя странами.

Примерно в 1978 году, когда компания Власовых уже была вовлечена в управление различными проектами, было решено расширить ее деятельность и сфокусироваться на внутреннем коммерческом и техническом управлении в офисе в Монте-Карло.

Одним из первых клиентов стала Государственная Бразильская компания DOCENAVE. Уже в 1971 году Группы Власова возложила на себя контроль и управление DOCEBAY — рудовозом 130 000 DWT. В течение последующих нескольких лет за этим клиентом последовали другие, такие как Tradax в Женеве, AMTC, AMAR LINE в Саудовской Аравии, Seabridge-and-Dene Shipping в Лондоне, Interchem, Европейский консорциум и другие.

В 1979 году в Корею был спущен на воду 30700 DWT балкер для государственной фирмы DOCENAVE. Это судно было спроектировано и построено специалистами Группы Власова.

В 1981 году был подписан контракт на строительство новейшего круизного судна FAIRSKY. Эта Программа продолжилась строительством трех новых судов в Италии и Франции. Без сомнения, Борис Власов исключительно предусмотрительно инвестировал средства в круизный рынок на ранних этапах, и этот рынок со временем вырос в невероятную круизную индустрию.



Стоит упомянуть, что между 1971 и 1972 годами Борис Власов приобрел три VLCC (очень большие по тем временам танкеры): один обычный и два рудовоза (ОВО). Все три танкера имели DWT 22000 тонн каждый и являлись самыми большими на то время. В первые два года работы рудовозы занимались только перевозкой нефти, так как тогда не было в мире такого порта, который бы мог производить погрузочно-разгрузочные работы такого количества руды. Первые порты для данного типа судов были открыты в Бразилии в городе Ту-барао для погрузки, и в Роттердаме для выгрузки.

В 1984 году Группы Власова, как одна из лидирующих компаний, предлагающих обширный диапазон услуг в морской индустрии, еще раз меняет свое название, вследствие чего появляется V.Ships. Эта компания была сформирована как рычаг Группы для предоставления различных услуг в пределах морской индустрии, как для внутреннего управления тоннажа клиентов по всему миру, так и для создания совместных предприятий. В то время как компания Власова продолжает быть частью сфокусированной в Монако судовладельческой и инвестиционной Группы Власова, V.Ships имеет три различных акционера. Власовы сохраняют 40% акций, высшее руководство компании другие 40%, и с 1994 года, 20% держит GE Capital, финансовый рычаг Дженерал Электрик.

К сожалению, 2 ноября 1987 года в Японии скоропостижно скончался Борис Александрович Власов. Он был по своему характеру незаурядно организованным и пунктуальным человеком, зара-

нее предвидевшим, что когда-нибудь придется ему покинуть свое место. Поэтому он создал TRUST, в задачу которого входило обеспечить продолжение деятельности Власовских организаций, сохранив неделимость и прогресс Группы Власова, куда частично входит V.Ships.

В результате был сокращен собственный флот путем продажи четверти круизных судов, а с другой стороны, значительно расширена менеджерская деятельность.

Но Власовым, ни отцу, ни сыну при жизни не удалось посетить родину. После распада СССР руководство организации в 1991 году формируют первое совместное предприятие между V.Ships и Черноморским морским пароходством (BLASCO), в то время самой крупной морской компанией в бывшем СССР. Новая фирма была названа VLASCO (соединение имен Власова и Бласко). Цель этой компании – предоставить рабочие места для местных моряков (в первую очередь, работающих в ЧМП) на судах под иностранными флагами. Другой целью было взять под менеджмент часть флота ЧМП, что принесло финансовую помощь в тяжелые для ЧМП времена в связи с экономическим кризисом на мировом рынке морского транспорта.

Одно из последних пассажирских судов «МИНЕРВА» было построено в 1996 году в Италии, за основу был взят корпус недостроенного геологического судна на верфи завода «Океан» в Николаеве, что послужило началом возвращения «власовской» организации на круизный рынок.

V.Ships

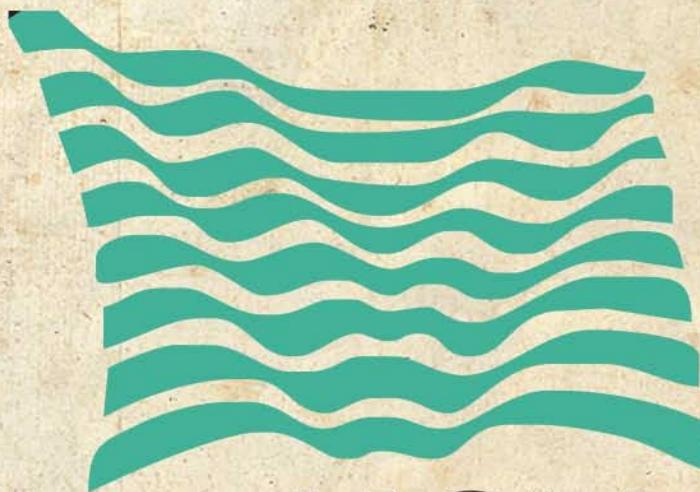
В начале 1998 года Radisson Seven Seas Cruises в Форт-Лодердейле, США и компания Власова в Монако заключили договор о совместном предприятии по строительству роскошного круизного судна на 490 пассажиров, названного SEVEN SEAS NAVIGATOR. Корпус этого судна был заложен в Санкт-Петербурге, под названием «Академик Николай Пилюгин», затем был приобретен Группой и передан в Геную. Судно было 184 м в длину 27 м в ширину с валовым тоннажем 30000 тонн. Это судно было спущено на воду в июле 1999 года. В начале 1999 года было заказано второе судно во Франции, которое спустили на воду в 2000 году. В то же время обсуждалась перспектива постройки третьего судна. Эти события означали возвращение Власовых на мировой круизный рынок.

Принимая во внимание обязательства Группы в расширении деятельности, V.Ships открывает свои филиалы по всему миру. Около 20 центров V.Ships находятся в разных точках света. В октябре 1998 года компания Celtic Marine объединила свою деятельность с V.Ships. Как результат, две крупнейшие круизные компании объединились в одну гигантскую менеджерскую организацию, под чьим руководством находилось свыше 400 судов.

В октябре 2014 года исполнилось 20 лет, как представительство компании V.Ships успешно работает в Украине. Двадцать лет назад офис компании в Одессе (на родине основоположника компании Александра Никифоровича Власова) располагался в небольшом помещении на Пушкинской улице. Сегодня компания ежегодно трудо-

устраивает порядка 8 тысяч моряков и по праву занимает лидирующую позицию в сфере шипменеджмента в Украине.

**В подготовке статьи использована информация и иллюстрации из книги Группа Власова, Киев «Глобус», «Политика» 1999; [www.ssmaritime.com](http://www.ssmaritime.com);**

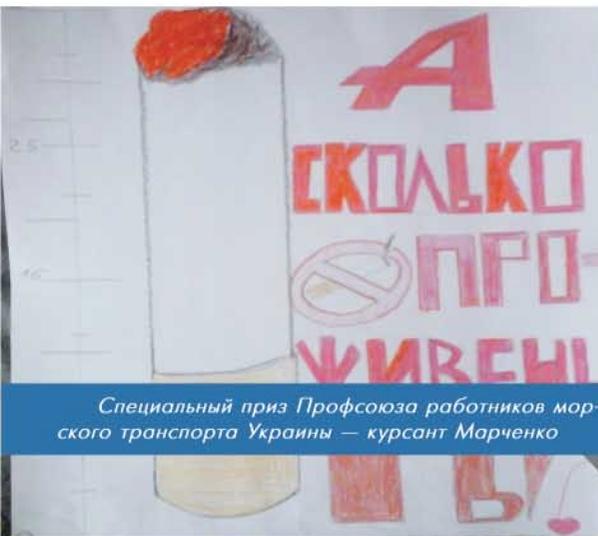


# V.Ships

# ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ ПОРОКИ ГЛАЗАМИ КУРСАНТОВ



Номинация «Креативность решения», приз от редакции журнала «Морской» — курсант Сериков



Специальный приз Профсоюза работников морского транспорта Украины — курсант Марченко



Номинация «Оригинальность исполнения», приз от редакции журнала «Морской» — курсант Барановский

В Мореходном колледже технического флота ОНМА прошел конкурс плакатов «Несовершенство рода людского», приуроченный к 70-летию учебного заведения. «Основной целью конкурса было привлечение внимания курсантов к способу жизни и формирование у молодежи ответственности за свое поведение. Кроме того, мы хотели дать ребятам шанс проявить свои творческие способности – выразить свое мнение, осмыслить научные факты и передать эмоции», — отметила Елена Филиппова, преподаватель по безопасности жизнедеятельности и основам выживания и медицинской помощи на судне.

Работы курсантов оценивались в 8 номинациях и представители Профсоюза работников морского транспорта Украины вошли в состав жюри. Кроме того, был учрежден особый приз от ПРМТУ, а победителей в наиболее творческих номинациях выбирала редколлегия журнала «Морской». Победители во всех номинациях получили памятные призы и грамоты из рук начальника Колледжа Анатолия Опарина на торжественном построении.

## КОНКУРС ПЛАКАТОВ МКТФ



Номинация «Информативность» — курсант Кулибаба



Номинация «Актуальность темы» — курсант Калугин



Номинация «Инициатива» — курсант Ганца



Приз зрительский симпатий — курсант Непомнящий, курсант Король



Номинация «Сатира» — курсант Складаноский



## Содействие развитию массовой физической культуры и спорта среди моряков



Ни для кого не секрет, что профессия моряка требует выдержки, закалки и крепкого здоровья, потому что важную роль в становлении моряка играет физическая подготовка.

В Черноморскую первичную профсоюзную организацию моряков, которая является первичным звеном Профсоюза работников морского транспорта Украины, обратились моряки с просьбой оказать им помощь в посещении спортивного зала в межрейсовый период.

К этому мероприятию также присоединился Благотворительный фонд морского транспорта «МОРТРАНС». Благодаря поддержке двух организаций было обеспечено проведение спортивных мероприятий для моряков на базе Одесской областной организации физкультурно-спортивного общества «Динамо». Моряков обеспечили футболками с логотипом Профсоюза работников морского транспорта Украины.

В настоящее время моряки самоорганизовались и активно участвуют в некоторых спортивных мероприятиях, в частности в соревнованиях по ба-

скетболу. И хотя состав команды все время меняется, ведь отпуск у моряков непродолжительный, результаты у них достаточно неплохие.

В этом мероприятии есть польза и для моряков, которые таким образом закаляются и отдыхают, и для Профсоюза — который популяризирует здоровый образ жизни, ведь Профсоюз беспокоится о здоровье своих членов.

**Профсоюз работников морского транспорта Украины, Черноморская первичная профсоюзная организация моряков и Благотворительный фонд морского транспорта «МОРТРАНС» искренне желают морякам отличного здоровья и как можно больше побед!**



# ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Поиск ...



Войти  
Регистрация

[ГЛАВНАЯ](#) [НОВОСТИ](#) [МОРЯКАМ](#) [ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО](#) [МОЛОДЕЖЬ](#) [ИНСПЕКТОРАТ ITF](#) [АКЦИИ](#) [МЕДИА](#)



## С НОВЫМ 2015 ГОДОМ!

<http://mtwtu.org.ua/>

Самые морские  
новости

Вопросы  
инспектору ITF  
on-line

Только  
полезная  
информация

Последние  
изменения в  
законодательстве

Морские издания  
on-line

Фото  
и видеогалереи

ДОБАВЬ ОБНОВЛЕННЫЙ САЙТ  
ПРМТУ В ИЗБРАННОЕ

